



OBSERVATÓRIO

EDUCA

EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE CONSCIENTE

REFERENCIAL
TEÓRICO



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA



REFERENCIAL TEÓRICO

A educação para o trânsito e o currículo



Observatório Educa
Copyright© 2016 Observatório Nacional de Segurança Viária
Novembro de 2016

Observatório Nacional de Segurança Viária

Rua Nove de Julho, 1953 – Vila Georgina
13333-070 Indaiatuba (SP)
Contatos: (19) 3801-4500 | www.onsv.org.br

Observatório Nacional de Segurança Viária

Coordenação executiva: José Aurélio Ramalho
Coordenação geral: Paulo R. Guimarães Jr.
Coordenação geral, pedagógica e técnica: Roberta Mantovani
Revisão técnica: Daniela Gurgel | Paulo R. Guimarães Jr. | Renato Campestrini | Roberta Mantovani

Pesquisa e desenvolvimento

Fundamentação teórica: Érika Tartari | Mariangela Marini S. Pereira | Reni Paschoalino de Azevedo
Ensino fundamental I: Érika Tartari
Ensino fundamental II: Érika Tartari | Reni Paschoalino de Azevedo
Histórias: Érika Tartari | Neide Pereira Pinto | Reni Paschoalino de Azevedo

Projeto Gráfico e Editorial: Somos Editora

Coordenação Editorial: Neide Pereira Pinto
Direção de arte: Sergio Alencar
Projeto gráfico e editoração: André Lacasi
Revisão ortográfica: Simone Zaccarias
Ilustrações: Pingado Sociedade Ilustrativa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Patrocinou o desenvolvimento deste material a Seguradora Líder DPVAT.



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	9
CAPÍTULO I – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	14
CAPÍTULO II – DIRETRIZES PEDAGÓGICAS	19
CAPÍTULO III – TRÂNSITO E CURRÍCULO: TRANSVERSALIDADE	25
CAPÍTULO IV – TRÂNSITO E CURRÍCULO: PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO	35
CAPÍTULO V: CONCEITOS NORTEADORES	43
CAPÍTULO VI: MATERIAIS DE SUPORTE PEDAGÓGICO	73
CONSIDERAÇÕES FINAIS	77
REFERÊNCIAS	78



A mobilidade é um dos direitos fundamentais garantidos pela constituição e possibilita o desenvolvimento das cidades e a inclusão social.

Segundo o Ministério das Cidades:

[Mobilidade urbana] é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas transporte e trânsito. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 6)

No entanto, hoje o modelo de mobilidade adotado em algumas partes do mundo tem sido ineficaz em manter as pessoas seguras durante seus deslocamentos. Como declara a Organização Pan-Americana de Saúde:

Embora o uso de vias públicas de circulação seja um benefício para a sociedade, ao permitir aos indivíduos ganhar a vida ou ficar conectados à família e aos amigos, esta exposição também pode trazer risco de morte ou lesão para todos os usuários das vias públicas. O nível do risco depende de vários fatores físicos e sociais, como país de residência, a idade do usuário da via, o tipo de usuário, os meios rural ou urbano, a velocidade, o consumo de álcool e o tipo de veículo. Quanto mais informações tivermos sobre esses fatores, mais seremos capazes de prevenir mortes e lesões, e de promover eficazmente a segurança. (OPAS, 2015, p. vii)

Os custos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito são uma realidade que preocupa governantes de todo o mundo. Segundo a Organização Mundial da Saúde,

Estima-se que, em todo o mundo, 1,2 milhão de pessoas são mortas, a cada ano, em acidentes de trânsito, e até 50 milhões sejam feridas. As projeções indicam que estas cifras crescerão em cerca de 65% nos próximos 20 anos, a menos que haja um novo comprometimento com a prevenção. (OPAS, 2012, p.1)

Dessa forma, deve-se compreender a mobilidade como um fenômeno social complexo e interdisciplinar, que envolve as áreas de saúde, planejamento urbano, transporte, trânsito, legislação, educação, entre outras. Em especial, os acidentes de trânsito devem ser entendidos como um problema de saúde pública, cuja causa deve ser enfrentada por todos os órgãos citados e envolvendo toda a sociedade.

Os traumas e as lesões decorrentes do trânsito causam perdas biopsicossociais aos indivíduos envolvidos no evento de trânsito e também à comunidade em seu entorno. Além dessas perdas imensuráveis, existem os custos financeiros que impactam diretamente as economias dos países em desenvolvimento.

O Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito (OPAS, 2012) apresenta um conjunto de fatores que influenciam a **exposição ao risco** de lesões causadas pelo acidente de trânsito.

Razões sociais, políticas e econômicas fazem com que a movimentação de pessoas e bens seja fundamental, gerando a necessidade de transporte e dessa forma aumentando o risco de colisões no trânsito.

São muitos os fatores que influenciam a exposição ao risco, a ocorrência de acidentes e a sua severidade. Deve-se considerar que é possível que o risco não seja completamente eliminado, mas é possível diminuir sua intensidade, suas consequências e graves lesões.

Entre os fatores apontados pelo relatório, destaca-se o crescimento do número de veículos automotores – e de forma substancial os de duas e três rodas –, a vulnerabilidade dos pedestres e ciclistas e a pouca atenção às suas necessidades, os fatores demográficos, observando-se em especial crianças, jovens e idosos, o planejamento do transporte, das redes viárias e do uso do solo, a escolha e uso de modos menos seguros de transporte, sendo o rodoviário aquele que apresenta o maior risco em razão da variação de fatores que o influenciam, entre eles os variados meios de transporte utilizados, a infraestrutura e composição do trânsito.

Se olharmos isoladamente os fatores de infraestrutura, veiculares, contextuais e o comportamento humano, tenderemos a intervir em apenas uma causa. Se por um lado esse olhar pode facilitar a intervenção por quem

toma as decisões, pois reduz a necessidade de negociações e coordenação entre vários atores, por outro, perde-se a oportunidade do **olhar multidisciplinar**, que permite ações integradas e, ao mesmo tempo, a influência de um fator sobre o outro, podendo gerar medidas mais apropriadas nas **abordagens de segurança no trânsito**.

Nesse sentido, a ONU – Organização das Nações Unidas – instituiu, no dia 11 de maio de 2010, o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Também incluiu em seus objetivos do Desenvolvimento Sustentável a meta de reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes de trânsito até 2020.

Para alcançar essa meta, propõe ações em cinco eixos, denominados pilares: Fiscalização, Infraestrutura & Gestão, Segurança Veicular, Saúde e Educação.

Fundamentado na afirmação acima, o **Observatório Nacional de Segurança Viária** aponta que é importante olharmos para nossas práticas, promovendo a educação para o trânsito integrada à **Política Nacional de Trânsito e à Política Nacional de Mobilidade Urbana**, reduzindo os improvisos, criando indicadores, formulando metodologias e referenciais teóricos, registrando processos e propondo novas práticas pedagógicas dentro e fora da escola.

No que se refere à educação, esta não deve acontecer de maneira isolada, mas integrada às políticas públicas, e que se estabeleça de forma a identificar os desafios existentes e buscar ferramentas, instrumentos e processos para os devidos enfrentamentos.

Assim, a educação deve se propor a pensar as concepções, o papel e a atuação nos mais variados âmbitos e identificar as tendências e novos paradigmas frente às questões da mobilidade urbana. O processo educativo deve fundamentar-se no entendimento do trauma como um evento previsível e passível de prevenção e não apenas uma mera fatalidade. Deve considerar também as consequências para suas vítimas.

Esse processo deve, ainda, considerar a dimensão pública do território onde todos se relacionam e realizam seus deslocamentos.

Assim temos que o conceito de público não deve ser associado a uma ideia de governo ou estado, mas deve ser reconhecido como de cada cidadão, de cada indivíduo que, com sua particularidade e singularidade, constrói este espaço de convivência. (MARIUZA e GARCIA, 2010, p.18)

Em suma, a **Educação para o Trânsito** é parte integrante da gestão do trânsito, do transporte e por fim da mobilidade urbana. Nesse contexto pode ser considerada também Educação para Mobilidade, sobre a qual é possível afirmar que:

- » É um tema transversal que problematiza temas e objetos de conhecimentos de várias áreas ou disciplinas.
- » Tem como principal objetivo obter um comportamento mais responsável e por consequência a redução das lesões e óbitos causados pelos eventos de trânsito.
- » Para conquistar comportamentos mais responsáveis e condutas mais seguras, propõe-se a habilitar as pessoas a transitar com mais autonomia, independência e segurança.
- » Apoia-se num processo de estímulo e promoção da cidadania ativa estruturando-se em objetivos a curto, médio e longo prazo que qualifiquem a participação do cidadão nos mais variados contextos.
- » Ocorre em variados contextos, em todas as fases da vida humana e, para atingir os objetivos, apoia-se na utilização de diferentes técnicas, ferramentas e processos.

Cabe destacar ainda que se trata de um tema de **urgência social**, tendo em vista as vidas que são dizimadas diariamente por conta de lesões decorrentes do atual modelo de mobilidade:

186.300 crianças (entre 0 e 14 anos) morrem a cada ano no trânsito, em todo o mundo – isso representa mais de 500 crianças por dia.

Trata-se de questões graves, que se apresentam como obstáculos para a concretização da plenitude da cidadania, afrontando a dignidade das pessoas e deteriorando sua qualidade de vida.

As lesões ocasionadas no trânsito estão entre as primeiras causas de morte de crianças acima de cinco anos de idade.

3.143 crianças e jovens entre 0 e 17 anos morreram no trânsito brasileiro em 2013.

RANKING	< 5 ANOS	5 - 9 ANOS	10 - 14 ANOS	15 -17 ANOS
1	Complicações de nascimento prematuro	Doenças diarreicas	HIV/AIDS	Lesões causadas pelo trânsito
2	Infecções do trato respiratório inferior	Infecções do trato respiratório inferior	Doenças diarreicas	Lesões autoinfligidas
3	Asfixia ao nascer/trauma	Meningite	Lesões causadas pelo trânsito	Violência interpessoal
4	Doenças diarreicas	Lesões causadas pelo trânsito	Infecções do trato respiratório inferior	HIV/AIDS

Tabela 1 -Fonte: World Health Organization, Global Health Estimates, 2014

Esses números impõem à sociedade global um desafio de construir um trânsito mais seguro para a atual e futuras gerações.

[reconhece-se que] é responsabilidade compartilhada buscar um mundo livre de mortes e lesões graves no trânsito, e que lidar com a segurança no trânsito exige colaboração entre múltiplos atores. (Declaração de Brasília, p. 2)

Dada a **complexidade** desta tarefa, a educação é necessária e desempenha um importante papel no sentido de intervir em objetos que lhe dizem respeito: a mudança de comportamento, transformação das questões culturais, da construção da percepção de risco. Mas existem ainda outros aspectos já citados anteriormente que irão influenciar e, em alguns momentos, até mesmo determinar condições para a ocorrência de lesões e mortes decorrentes do trânsito.

Dessa forma, não podemos acreditar que programas de educação para o trânsito e campanhas de segurança no trânsito, atuando de forma isolada, serão capazes de obter resultados significativos para a redução dos acidentes e das lesões causadas por eles.

Além disso, com o passar do tempo treinamentos e informações pontuais sobre segurança tendem a ser esquecidos. Podemos afirmar que, com o desenvolvimento social, intelectual e físico da criança ou do jovem, outras significações são necessárias, uma vez que a condição biológica, o contexto, a história e o ambiente produzem situações novas a cada dia. Essa afirmação reforça que os processos educativos requerem retomada, permanência e continuidade para que frutifiquem em mudanças comportamentais e tenham força para influir em uma cultura de preocupação e cuidados com a segurança maior e melhor do que a que temos hoje.

A clareza sobre os objetivos que se pode atingir com cada faixa etária em programas e campanhas educativas é essencial para que tenhamos resultados efetivos e investimentos adequados para contribuir com a redução do risco e das lesões por acidente de trânsito. Investimentos estes que muitas vezes são escassos e que, portanto, devem ser utilizados de forma eficiente.

Ações pontuais tendem a efetivamente alertar sobre o tema, chamar a atenção de parcela da população, informar, mas caem no esquecimento quando não permanecem no cotidiano das pessoas. Mudança de comportamento, construção de conhecimento, transformação pela educação só ocorrem com processos educativos que permitam significar conteúdos, compreender efetivamente seu uso no contexto, na vida.

Além disso, os processos educativos também podem contribuir para a construção de um senso crítico sobre o tema e formar cidadãos e profissionais, com novos valores e referências, engajados em construir uma mobilidade mais humana.

Entende-se que refletir sobre as questões acima é fundamental para garantir a sustentabilidade de comportamentos positivos quanto à convivência e segurança no trânsito.

Desenvolver e implementar programas educacionais e de formação abrangentes, inclusivos e baseados em evidências, em um contexto de educação continuada, com testes periódicos, para estimular comportamentos responsáveis de todos os usuários das vias, com o objetivo de criar ambiente de circulação e social pacífico, assim como a conscientização sobre os fatores de risco. (Declaração de Brasília, pp. 7,8)

Nesse sentido, a proposta é dialogar com os princípios da Educação do Milênio e atuar em diferentes eixos na Educação, que são:

Educação formal e básica – construída no binômio família-escola, com participação direta e indireta de toda a sociedade e as concepções de mundo presentes na cultura, é a educação básica para a convivência no trânsito e acontece durante a infância, adolescência e juventude. Essa educação se dá de forma intencional ou não, mas defende-se a atuação com intencionalidade educativa, buscando construir uma concepção de trânsito e mobilidade que agregue as discussões suscitadas neste documento.

Educação específica e técnica – diz respeito à construção de conhecimentos e habilidades técnicas para atuar e conviver no trânsito, seja em processos de habilitação para condução de veículos ou no ensino técnico e superior. Essa educação passa a ser oferecida na juventude e pode ser realizada durante toda a vida adulta.

Educação continuada – a sociedade e as cidades estão em constante transformação e exigem ressignificações dos conceitos e formas de convivência por parte de seus sujeitos sociais. Esse processo de transformação de atitudes e comportamentos pode ser espontâneo ou a partir de uma intencionalidade pedagógica, por meio de campanhas e iniciativas da área de educação para o trânsito realizada pelo poder público e sociedade civil organizada. Envolve todos os cidadãos.

Dessa forma, os três eixos da educação para o trânsito são complementares entre si, uma vez que as atividades formativas realizadas em uma área exercem influência nas demais ações. Nesse sentido, pode-se dizer que um processo de formação do condutor que considere todas as questões de segurança, autocuidado, interação social e responsabilidade do condutor, por exemplo, irá contribuir para a ressignificação de seus saberes e valores a respeito da mobilidade e impactar positivamente os eixos da educação básica e continuada.

Por outro lado, a educação para o trânsito, de forma intencional, desde a formação básica do sujeito, irá representar melhoria na formação de condutores, já que serão mais propensos a refletir sobre as questões de trânsito e mobilidade humana e desenvolver melhor os conhecimentos e habilidades necessários para uma condução segura, além de potencializar a própria percepção de risco e avaliação dos jovens condutores. Assim, promove melhorias também na educação continuada, uma vez que o repertório da população em geral estará mais bem desenvolvido, possibilitando discutir de forma mais qualitativa as questões levantadas pelas campanhas e ações de educação para o trânsito.

Ao mesmo tempo, a educação continuada potencializa os demais eixos da educação e enriquece o meio social em que ela acontece, proporcionando um maior engajamento da sociedade nos demais processos educativos propostos.

Dessa forma, no que se refere à educação para o trânsito, cabe aos tomadores de decisão a tarefa de propor, planejar e executar ações coordenadas nos três eixos, além de integradas às demais políticas públicas de trânsito, transporte e segurança viária.

Busca-se também qualificar as ações nesses eixos, por meio de um processo abrangente e alicerçado sobre as seguintes **Diretrizes**:

- » Realizar estudos, pesquisas e produção de conteúdos de educação para o trânsito e segurança viária para subsidiar o desenvolvimento de soluções pedagógicas para o setor.
- » Contribuir para a “profissionalização” (recursos humanos, estruturas e processos) da educação para o trânsito no país. Fomentar a pesquisa e a troca de informação entre o setor, as universidades e sociedade.
- » Gerar soluções e referências para a implantação, funcionamento e consolidação das Escolas Públicas de Trânsito no País – EPT.
- » Contribuir para o avanço da municipalização do Trânsito no país, gerando referências e subsídios para a implantação da EPTs.
- » Fomentar a realização de políticas públicas de educação para o trânsito, integradas ao processo de municipalização, à Política Nacional de Trânsito e ao estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro.
- » Estimular a geração de indicadores e parâmetros para o funcionamento do setor.
- » Destacar, valorizar e potencializar experiências exitosas e referências.

Por fim, é importante afirmar que promover a segurança no trânsito é **responsabilidade** de toda a sociedade e se dá por meio de escolhas nos âmbitos individual e coletivo.

O que este documento propõe, portanto, é que se estabeleça um processo intencional de educação, na escola e outros espaços formativos, que vise formar indivíduos que saibam conviver em sociedade com respeito, diálogo, justiça, solidariedade e equidade e que façam isso no

território em que atuam e transformam, propondo novas formas de convivências e relação com esse espaço.

Para alcançar esses objetivos, faz-se necessário o fortalecimento da ação intersetorial e a necessidade de investimentos em formação, produção acadêmica e organização

dos setores de educação. Este documento aponta caminhos e perspectivas para que os espaços educativos, em especial as escolas, promovam a reflexão e discussão do tema, construindo e fortalecendo valores como cidadania, respeito mútuo, justiça, solidariedade e diálogo.

A educação sempre dialoga com seu tempo e com a cultura em que está inserida, tanto nos espaços de educação formal, quanto na educação não formal. Dessa forma, uma proposta de **Educação para o Trânsito** deve considerar os atuais desafios que a sociedade enfrenta, além de dialogar com o sujeito a quem pretende educar.

A necessidade de que a educação trabalhe a formação ética dos alunos está cada vez mais evidente. A escola deve assumir-se como um espaço de vivência e de discussão dos referenciais éticos, não uma instância normativa e normatizadora, mas um local social privilegiado de construção dos significados éticos necessários e constitutivos de toda e qualquer ação de cidadania, promovendo discussões sobre a dignidade do ser humano, igualdade de direitos, recusa categórica de formas de discriminação, importância da solidariedade e observância das leis. (BRASIL, 1998a, p. 16)

A formação integral do ser humano é um desafio para a escola hoje e, por esse motivo, os debates e reflexões a respeito da mobilidade precisam estar presentes de forma transversal às diferentes áreas do conhecimento, propondo um processo dialético, em que os conhecimentos específicos dão suporte à produção de conhecimentos para o trânsito ao mesmo tempo que a **Educação para o Trânsito** oportuniza a construção de conhecimentos e novas formas de percepção do mundo para que os alunos possam aprender os saberes historicamente elaborados com propostas educativas que partem e dialogam com sua realidade.

A escola, como espaço determinante à apreensão, à compreensão, à análise e à reflexão da realidade torna possível a ação dos alunos como sujeitos históricos, pois não há democracia sem participação. E, para viver em uma sociedade verdadeiramente democrática, é necessário exigir os direitos conquistados; conhecer e respeitar as leis; agir com consciência e responsabilidade e acompanhar as transformações do mundo, num processo de aprendizagem permanente. (BRASIL, 2009, p. 14)

Nas interações do trânsito, os indivíduos constroem sua identidade por meio da exploração do espaço, vivências, trocas e sociabilidade. Ao mesmo tempo, atuam na mobilidade conforme os repertórios que construíram ao longo de sua **Educação para o Trânsito** – considerando que ela acontece em três diferentes eixos, a saber, básica, específica ou continuada – e transformam o outro também a partir dessa relação.

Em cada imagem ou representação simbólica, os vínculos com a localização e com as outras pessoas estão a todo momento, consciente ou inconscientemente, orientando as ações humanas. (BRASIL, 1998b, p. 23)

Ainda sobre esse tema, Schmitz e Silva destacam:

As pessoas, os locais, os horários, as avenidas e estradas, ou seja, o trânsito nunca será igual, e esta é sua característica principal. A ação de cada um determina e é determinada pela do outro. (SCHMITZ & SILVA, 2010, p. 32)

Dessa forma, para estabelecer um processo dialógico e realizar uma **Educação para o Trânsito** que seja relevante para a atualidade, devemos antes de mais nada nos perguntar a que sujeito estamos nos referindo.

Essa pergunta pode ser respondida a partir de outros questionamentos: De que forma é possível dialogar com esse sujeito? Quais são seus anseios e valores? O que o leva a realizar determinadas escolhas? E qual tipo de cidade está ajudando a construir?

Podemos responder a essa pergunta na perspectiva do sujeito no trânsito. O sujeito não vive sem sua inserção na esfera geopolítica. Assim, precisamos discutir como os indivíduos participam das relações sociais e com o ambiente, considerando suas particularidades e histórias de vida. As características biopsicossociais que foram construídas ao longo de sua vida irão conferir significado às suas experiências e influenciar suas atitudes e comportamentos no trânsito, além de sua participação nos assuntos de esfera coletiva no que se refere às decisões acerca da mobilidade.

Além disso, como sujeito histórico, constrói seus valores e crenças a partir da cultura, que hoje é caracterizada pelo imediatismo, individualismo, egoísmo e egocentrismo. Soma-se também à dinâmica da vida moderna o incentivo à pressa e à competição.

Nesse sentido, é necessária a negociação entre os diferentes atores para que as soluções encontradas coletivamente atendam os diferentes interesses e promovam cidadania, equidade e inclusão social. Estas serão construídas por cada cidade de acordo com suas próprias especificidades, mas terão em comum a adoção de estratégias e medidas destinadas a recuperar a qualidade do espaço urbano, com favorecimento dos modos não motorizados de deslocamento e transporte público, além do foco na mobilidade humana com a priorização do pedestre como principal agente da circulação.

Por isso, a **Educação para o Trânsito** apresenta alguns objetivos para engajar a sociedade nessa tarefa de mudança efetiva da cultura da segurança viária, tendo como principal meta formar crianças e jovens competentes para o autocuidado e autoproteção no trânsito, apoiando-se num processo de estímulo e promoção da cidadania ativa com base em objetivos a curto, médio e longo prazo que estimulam a participação da criança e do jovem nos mais variados contextos de trânsito, de modo a garantir seu protagonismo e ação transformadora dos riscos na mobilidade.

Objetivos específicos da Educação para o Trânsito:

- » Promover o protagonismo das crianças e jovens.
- » Promover progressiva autonomia para a circulação segura em todos os modos de deslocamentos assumidos por crianças e jovens em idade escolar.

Objetivos gerais educacionais:

- » Habilitar crianças e jovens para transitar com autonomia e segurança.
- » Construir e desenvolver a percepção de risco de forma adequada às características cognitivas e psicomotoras e às possibilidades de aprendizagem a cada faixa etária.
- » Construir conhecimentos sobre mobilidade urbana sustentável.

Para alcançar esses objetivos, esse documento propõe um processo que seja adequado aos diferentes contextos e realidades com a utilização de diferentes técnicas, ferramentas e processos. Para tanto, apoia-se no prota-

gonismo e no estímulo à ação transformadora dos riscos na mobilidade.

Entre conteúdos e conceitos indispensáveis, citamos:

- » Regras e condutas para a circulação de pedestres, condutores e passageiros de veículos motorizados e não motorizados.
- » Mobilidade, acessibilidade, segurança viária e segurança veicular.
- » Construção de conhecimento sobre saúde, autocuidado e autoproteção. Compreensão e aquisição de valores éticos e sustentáveis.
- » Desenvolvimento da cidadania, a participação social e de hábitos seguros e solidários para uma boa convivência no trânsito.
- » Conhecimentos sobre estatísticas de trânsito, condições viárias, sinalização. Redução e prevenção de acidentes no trânsito.

O processo educativo deve partir dos conhecimentos prévios dos alunos, buscando ampliar seu repertório com situações que remetam à sua realidade e proporcionar diversas ferramentas e estratégias de forma que a aprendizagem seja significativa e os impulse à transformação do espaço em que vivem e circulam.

No Eixo Educação para o Trânsito Básica, que será aprofundado ao longo desse documento, deve-se criar um projeto pedagógico que garanta sucessivas retomadas do conhecimento, ampliando e aprofundando os saberes e levando o aluno a olhar para novas questões da mobilidade a cada etapa de ensino, de forma a promover a significação, o pertencimento, a aprendizagem da diversidade e a capacidade de situar-se.

O tema deve ser tratado de forma transversal e favorecer que a prática educativa possa estabelecer uma relação entre aprender conhecimentos teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade) e as questões da vida real e de sua transformação (aprender na realidade e da realidade), observando a complexidade do real e a necessidade de se considerar a teia de relações entre os seus diferentes e contraditórios aspectos.

O trabalho deve estar sistematizado de modo a incluir a educação para o trânsito explícita e estruturalmente na organização curricular, garantindo sua continuidade e aprofundamento ao longo da escolaridade, dando um sentido social aos procedimentos e conceitos próprios das áreas convencionais.

Para que se possam implantar processos duradouros e sustentáveis que efetivamente tragam resultados a curto, médio e longo prazo, é necessário que a fundamentação teórica se traduza em políticas públicas, com embasamento legal para sua realização.

Nesse sentido, cabe analisar o que a legislação já existente orienta a respeito desses assuntos. Desde 1972 esse assunto entrou nas discussões em nível federal, quando o Conselho Federal de Educação propôs um curso sobre trânsito nas escolas públicas. 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.

Já em 1988, a **Constituição Federal** diz no Art. 23:

É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Além disso, existem as legislações e práticas específicas da educação, que fomentam a Constituição:

A **Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990**, que instituiu o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), complementa o previsto na Constituição.

Em 1991, através da portaria nº 678 de 14 de maio de 1991 do Ministério da Educação, o tema passou a ser incluído na grade curricular do ensino de primeiro e segundo graus.

A **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**, corrobora e acrescenta aos preceitos da Constituição que o ensino observe os princípios de respeito à liberdade, à tolerância, a valorização da experiência extraescolar e a **associação** entre a educação escolar, o trabalho e as práticas sociais, considerando a diversidade ético-racional (BRASIL, 1996).

Os **Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN)**, de 1997, reputam a necessidade da construção de referenciais que sejam comuns ao processo de ensino e aprendizagem e permitam “aos alunos acesso a um conjunto de conhecimentos socialmente elaborados e reconhecidos como necessários para o pleno exercício da cidadania” e garantam a inserção de temas transversais.

De acordo com o documento, por se tratar de conhecimentos diretamente vinculados à realidade vivida pelos alunos, a inserção de temas sociais na escola deve estar vinculada à assimilação de mudanças apresentadas por

essa realidade. Sob a denominação de *Temas Locais*, os PCN contemplaram temas que seriam de interesse específico de determinada realidade, a serem definidos no âmbito estadual, municipal ou até mesmo da escola.

Como será analisado neste documento posteriormente, acredita-se que a **Educação para o Trânsito** pode ser entendida como um tema transversal que deve ser promovido em todo o território brasileiro.

No início dos anos 2000, já houve alguns avanços nesse sentido, quando o Ministério da Educação e Cultura – MEC lançou a **campanha “Educação no Trânsito: Uma Lição de Vida”**.

Ainda na primeira metade dessa mesma década, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) solicitou ao MEC que realizasse estudos com o intuito de incluir a Educação para o Trânsito nas instituições de ensino brasileiras que ministram a Educação Básica, assim como determina o CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

No **Parecer nº 22/2004**, o MEC reconhece que as instituições de ensino brasileiras devem considerar a busca de comportamentos adequados no trânsito ao definirem seus projetos pedagógicos, no entanto o documento sustenta que o caminho não é a “inclusão compulsória” da disciplina **Educação para o Trânsito** nos currículos escolares da Educação Básica. Acrescenta ainda que, à medida em que as comunidades escolares entenderem a importância do tema, os resultados aparecerão.

A **Lei nº 11.274, de 6 de fevereiro de 2006**, amplia o ensino fundamental para nove anos de duração, com a matrícula obrigatória a partir dos seis anos de idade e fomentando a intersecção entre o conhecimento produzido na escola e os modos de vida dos alunos.

Dessa forma, entende-se que já existe um embasamento legal que justifique o esforço por parte do poder público e sociedade civil em promover a **Educação para o Trânsito** de forma intencional e planejada na educação básica.

Ainda cabe destacar as leis específicas de trânsito e seus desdobramentos:

O último Código de Trânsito Brasileiro (CTB) publicado pela **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, estabelece que a **Educação para o Trânsito** “é um direito de todos”, constituindo dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Art. 74. A Educação para o Trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes 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. 315. O Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.

Por meio da **Portaria nº 147 DENATRAN**, de 2 de junho de 2009, o órgão elaborou as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na pré-escola e no ensino fundamental. Objetivou-se com essas Diretrizes, assim como previsto no CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e orientado pelo MEC em 2004, apresentar um conjunto de orientações norteadoras da prática pedagógica direcionada ao tema trânsito dentro das escolas do ensino fundamental e pré-escolar (DENATRAN, 2009).

Tendo esse histórico em vista, cabe destacar ainda outras legislações pertinentes:

A Resolução nº 4, de 13 de julho de 2010, do MEC, define as Diretrizes Curriculares Nacionais Gerais para a Educação Básica.

De acordo com essa resolução, pelo menos 20% do total da carga horária anual deve ser destinado a um conjunto de programas e projetos interdisciplinares eletivos criados pela escola. Dentre outros temas, cita a **Educação para o Trânsito**, conforme prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

A **Resolução nº 7, de 14 de dezembro de 2010**, fixa Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Fundamental de 9 (nove) anos:

Art. 16. Os componentes curriculares e as áreas de conhecimento devem articular em seus conteúdos, a partir das possibilidades abertas pelos seus referenciais, a abordagem de temas abrangentes e contemporâneos que afetam a vida humana em escala global, regional e local, bem como na esfera individual. Temas como saúde, sexualidade e gênero, vida familiar e social, assim como os direitos das crianças e adolescentes, de acordo com o Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei nº 8.069/90), preservação do meio ambiente, nos termos da política nacional de educação ambiental (Lei nº 9.795/99), educação para o consumo, educação fiscal, trabalho, ciência e tecnologia, e diversidade cultural devem permear o desenvolvimento dos conteúdos da base nacional comum e da parte diversificada do currículo.

§ 1º Outras leis específicas que complementam a Lei nº 9.394/96 determinam que sejam ainda incluídos temas relativos à condição e aos direitos dos idosos (Lei nº 10.741/2003) e à Educação para o Trânsito (Lei nº 9.503/97).

§ 2º A transversalidade constitui uma das maneiras de trabalhar os componentes curriculares, as áreas de conhecimento e os temas sociais em uma perspectiva integrada, conforme as Diretrizes Curriculares Nacionais Gerais para a Educação Básica (Parecer CNE/CEB nº 7/2010 e Resolução CNE/CEB nº 4/2010).

Em 11 de maio de 2010, a Organização das Nações Unidas (ONU), com base em estudos da Organização Mundial de Saúde, por meio de Assembleia Geral, proclamou oficialmente, com o apoio de mais de 110 países, incluindo o Brasil, o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, objetivando conter ou reverter a tendência crescente de fatali-

dades e ferimentos graves em acidentes no trânsito no mundo.

No Brasil, em complemento ao documento da ONU, a Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP) publicou em 2011 o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020.

Em novembro de 2015 aconteceu em Brasília a **Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito**. Como resultado desse encontro, com o endosso de 120 países, com a participação da sociedade civil e especialistas, foi publicada a “Declaração de Brasília”, documento que destaca o importante papel da saúde pública para a redução das mortes e lesões no trânsito e para a melhoria dos resultados na área da saúde.

Cabe citar, por último, alguns outros documentos que corroboram o que foi defendido:

Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (BRASIL, 2001); Política Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2014); Assembleia Geral da ONU sobre a Década de Ação pela Segurança no Trânsito; Plano Nacional de Redução de Acidentes e Se-

gurança Viária para a Década 2011-2020; Relatório para a UNESCO da Comissão Internacional sobre Educação para o século XXI.

O Decreto nº 2.867, de 8 de dezembro de 1998, destina 45% do valor total do prêmio do seguro para Danos pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) ao Fundo Nacional de Saúde, para custeio da assistência médico-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito, e 5% ao Departamento Nacional de Trânsito, para aplicação exclusiva em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito.

Dentre os diversos papéis da educação, está a tarefa de proporcionar princípios orientadores e subsídios para promover as competências para o enfrentamento dos desafios do mundo contemporâneo. Considerando o exposto neste capítulo e compreendendo a mobilidade como um desses desafios e um meio de garantia do direito constitucional de ir e vir, é desejável que a **Educação para o Trânsito** proporcione em seu projeto pedagógico ferramentas para promover os conhecimentos, as competências e as habilidades necessárias a esse enfrentamento.

“O conhecimento humano é construído; a aprendizagem significativa subjaz essa construção.”
(J.D. Novak)

A complexidade do trabalho de ensinar exige do professor um processo de atualização constante, ao mesmo tempo que exige da escola uma adaptação constante ao mundo. Nesse sentido, é necessário que se reflita sobre a prática da educação para o trânsito nas escolas da educação básica.

Ao conceber a educação para o trânsito apoiada no conceito de mobilidade humana, discutem-se também seus elementos, como diversidade, desenvolvimento humano, ensino e aprendizagem, currículo e avaliação.

DIVERSIDADE

O termo diversidade se manifesta na pluralidade de identidades que caracterizam os grupos e as sociedades que compõem toda a humanidade. Conviver, respeitar e promover a diversidade é fundamental para que todas as pessoas tenham igualdade de oportunidades, além de combater a discriminação e o preconceito em relação a etnia, gênero, orientação sexual, deficiência, crença ou idade.

A convivência com a diversidade e pluralidade é importante para toda a sociedade, mas só se torna possível se as diferenças forem respeitadas. O artigo 2º da Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), aprovada na Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948, diz que não deve haver, em nenhum momento, discriminação por raça, cor, gênero, idioma, nacionalidade, opinião ou qualquer outro motivo.

A sociedade é constituída pela diversidade, que tem como implicação uma multiplicidade de comportamentos e relações. Cada indivíduo possui sua particularidade, que o diferencia dos demais. Entretanto, nota-se que nem sempre a diversidade e a singularidade são respeitadas, gerando conflitos interpessoais e preconceito. Além disso, deve-se garantir o respeito à diversidade para garantir os direitos de todas as pessoas.

Como nos demais direitos, o direito fundamental de ir e vir somente será garantido para todas as pessoas, in-

dependentemente de suas condições, ao se buscar equidade e respeito à diversidade na construção e uso do espaço público.

Ao falar de espaços públicos é preciso compreender, primeiramente, a importância que estes possuem na construção do território que se convencionou chamar cidade.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu art. 1º, parágrafo 1º, considera trânsito como

[...] a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga. (BRASIL, 1997)

As ruas são espaços de interação e convívio social. Todos, ao saírem de suas casas, a fim de atender interesses individuais se encontram com diversas pessoas, na maior parte das vezes desconhecidas, com quem irão interagir em circulação. Cada indivíduo tem suas idiossincrasias e construiu uma experiência diferente de vida, cultura, ideais e valores, que carrega para o trânsito e influi notoriamente no seu transitar. O seu comportamento muda de acordo com suas necessidades, com as condições físicas e mentais apresentadas no dia.

Por isso, o trânsito é um complexo fenômeno social. A possibilidade de usufruir da cidade como conjunto, como espaço público, significa a necessidade de romper barreiras impostas pela desigualdade socioespacial. Estar na rua é mais do que apenas pensá-la como local de passagem e circulação. O direito à cidade está ligado à possibilidade que os diversos grupos sociais têm de se deslocarem pelos centros urbanos para exercerem suas atividades sociais. Afinal, só é possível usufruir dos direitos à educação, lazer, saúde, trabalho se é possível deslocar-se pela cidade.

Dentro desta perspectiva, Vasconcelos (1998, p. 19) define trânsito como uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma competição pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, ou seja, é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base

ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

As novas configurações das médias e grandes cidades apontam dificuldades de mobilidade, que comprometem o desempenho da economia urbana e a qualidade de vida das pessoas, seja pelas condições de infraestrutura viária e dos sistemas de transportes, seja por razões econômicas.

Em função da idade, estado de saúde, estatura e outros condicionantes, várias pessoas têm necessidades especiais para se locomoverem nos espaços urbanos.

As dificuldades, limitações e impedimentos vão desde o simples deslocamento até a mais complexa utilização do espaço. Muitos indivíduos estão impedidos de acessar os equipamentos públicos, receber informações, entrar nos veículos e realizar seu deslocamento.

Há de se considerar que parte dessas pessoas possui dificuldades na mobilidade urbana decorrentes de alguma deficiência ou mesmo leves alterações em suas estruturas física, sensorial, orgânica e mental.

Dentre esses aspectos há outro fator importante a ser considerado, na medida em que as cidades podem parecer hostis às crianças e adolescentes, que frequentemente se sentem excluídos dos espaços públicos e dos meios de transporte que são, na sua maioria, projetados e ajustados às necessidades dos adultos e automóveis.

Pensar no outro, no diferente, na diversidade, é pensar na possibilidade de reduzir e eliminar as barreiras do preconceito, da discriminação e da desigualdade. Neste contexto, Dussel (2001) citado por Costa (2009, p. 62) afirma:

[...] aceitar o argumento do outro supõe o aceitar o outro como igual, e esta aceitação do outro como igual é uma posição ética, é o reconhecimento ético ao outro como igual, quer dizer, aceitar o argumento não é somente uma questão de verdade, é também uma aceitação da pessoa do outro. (DUSSEL apud COSTA, 2009, p. 62)

Nesse contexto, a escola deve proporcionar aos alunos um convívio pautado na justiça, no respeito e na solidariedade, de modo que os alunos vivenciarão esses valores, incorporando-os a sua personalidade e levando essas práticas ao convívio em sociedade.

A inclusão possibilita à sociedade se estruturar, organizar, adaptar para receber as pessoas com deficiência, devem ser eliminadas todas as barreiras que

discriminam os sujeitos da sociedade, sejam elas arquitetônicas, metodológicas, instrumentais, atitudinais. (SASSAKI apud OLIVEIRA, 2015, p. 220)

A Constituição Federal Brasileira (BRASIL, 1988) está estabelecida sobre alguns princípios como o da dignidade humana, ou seja, todos podem conviver em sociedade sendo respeitados mutuamente; da igualdade de direitos, isto é, todos podem conviver com a diversidade respeitando as especificidades do outro; do reconhecimento e valorização das diferenças e das diversidades; da democratização na educação; da transversalidade, vivência e globalidade e da sustentabilidade ambiental que visam à apreensão de conhecimentos historicamente construídos pela sociedade sobre os direitos humanos, à formação da consciência cidadã objetivando a formação para a humanização, a vida, o desenvolvimento e a convivência em sociedade.

Dessa forma, é necessário planejar processos de ensino e aprendizagem que componham o itinerário formativo dos alunos na educação básica para a construção de novos modos de convivência que garantam esses direitos.

ENSINO E APRENDIZAGEM

A mudança na cultura do trânsito começa com a educação. Especialistas em trânsito afirmam que a educação é um dos principais pilares para a mudança de cultura para mobilidade e segurança no trânsito.

Para Delors (apud MEDEIROS, 2015, p. 23), “face aos múltiplos desafios do futuro, a educação surge como trunfo indispensável à humanidade dos ideais da paz, da liberdade e da justiça social”.

Com base nessa visão, a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), por meio da Comissão Internacional sobre a Educação para o século XXI, estabeleceu os quatro pilares de um novo tipo de educação. No texto “Os quatro pilares da educação”, consta que:

[...] a educação deve organizar-se em torno de quatro aprendizagens fundamentais que, ao longo de toda a vida, serão de algum modo, para cada indivíduo, os pilares do conhecimento: aprender a conhecer, isto é, adquirir os instrumentos da compreensão; aprender a fazer, para poder agir sobre o meio envolvente; aprender a viver juntos, a fim de participar e cooperar com os outros em todas as atividades humanas;

finalmente aprender a ser, via essencial que integra as três precedentes. (UNESCO, 1998, p. 89,90)

Aprender a conhecer

Dentro dessa perspectiva, no trânsito o aprender a conhecer está atrelado ao conhecimento das leis, das regras, dos riscos e das atitudes seguras para a promoção de um trânsito seguro.

Aprender a conhecer consiste em utilizar a aprendizagem para a construção desses conhecimentos, bem como tornar essa construção significativa e prazerosa. É preciso “aprender a aprender”, ou seja, desenvolver a autonomia do aprendiz, em que este aprende a construir o conhecimento por si mesmo.

Os exercícios de atenção, de memória e de pensamento, praticados no contexto escolar, são imprescindíveis na educação para o trânsito. Ao aprimorar a capacidade de atenção e de memória das pessoas, contribui-se para a segurança no trânsito, já que uma das principais causas da violência viária é a falta de atenção. Muitas vezes a falta de atenção, a facilidade de se distrair mesmo transitando a pé são hábitos que precisam ser trabalhados com mais ênfase.

O trabalho pedagógico deve preparar o aluno a realizar a observação e leitura dos espaços por onde transita, a percepção dos obstáculos no trânsito, imbutir a cultura da prevenção, prever e entender atitudes dos outros com quem interage no trânsito, desenvolver habilidade para ver e ser visto.

Aprender a fazer

A educação no trânsito não se limita apenas a ensinar regras de circulação, mas também deve contribuir para formar cidadãos responsáveis, autônomos, comprometidos com a preservação da vida. Dessa forma, o aprender a fazer está atrelado ao exercício da cidadania plena, levando o educando a ter coragem de executar e arriscar-se, de experimentar os conhecimentos adquiridos em sala de aula.

Aprender a fazer é aprender a usar construtivamente sua visão crítica, compreender o contexto ao qual está inserido e agir ativamente sobre ele, fazendo-se autor de sua própria história. Além disso, desenvolver a empatia e cultivar o sentimento de solidariedade para agir ativamente a fim de transformar a sociedade e a educação.

Aprender a viver juntos, aprender com os outros

Conforme a UNESCO (1998), aprender a conviver representa, atualmente, um dos maiores desafios da educação.

A humanidade tem uma história de conflitos, mas há elementos novos que acentuam o perigo e o potencial de autodestruição criado pelo homem no decorrer do século XX. O trânsito é um exemplo disso.

A violência no trânsito é frequente e tem se intensificado a cada dia. O desrespeito às regras e o individualismo tornam o espaço de circulação conflituoso e violento. Nesse sentido, é fundamental trabalhar a convivência pacífica desde criança.

Muitas pessoas têm a tendência de supervalorizar as suas qualidades e as do grupo a que pertencem, costumam alimentar preconceitos desfavoráveis em relação aos outros, têm tendência de dar prioridade ao espírito de competição e ao sucesso individual (UNESCO, 1998). A inversão dos valores que resulta no preconceito, na competição e no individualismo se reflete no trânsito, um ambiente de sociabilidade. A consequência desse reflexo é a violência viária. Segundo a UNESCO (1996), para resolver esses conflitos a educação deve utilizar dois caminhos complementares. Num primeiro plano, a descoberta progressiva do outro. Num segundo plano, e ao longo de toda a vida, a participação de projetos comuns.

Promover a capacidade da criança em saber se colocar no lugar dos outros é fator fundamental para resolução de conflitos.

Aprender a ser

É preciso desenvolver nas pessoas a autonomia, a capacidade crítica e a determinação, para que possam estabelecer os seus próprios juízos de valor, de modo a poder decidir, por si mesmos, como agir em diferentes situações da vida (UNESCO, 1998).

No convívio diário nas vias, são necessários cidadãos equilibrados emocionalmente, responsáveis, compreensivos, respeitosos e autônomos.

No contexto escolar, organizar propostas que incluam atividades com vistas a promover a percepção do outro, a resposta afetiva ao colega e à situação dele, além da própria situação, constitui estratégias fundamentais para as crianças tratarem os outros do modo como querem ser tratadas. Ao educar sob essa perspectiva, a diminuição da violência viária será uma consequência.

Para compreender os processos educativos que norteiam essa prática pedagógica, é necessário compreender o aluno, sujeito ativo no processo de produção do conhecimento, e como ele percebe e reorienta sua trajetória a partir das intervenções pedagógicas.

DESENVOLVIMENTO HUMANO

O documento Indagações sobre Currículo (BRASIL, 2007) apresenta a definição de desenvolvimento humano, que ocorre em períodos que se distinguem entre si pelo domínio de estratégias e possibilidades específicas de ação, interação e aprendizagem. Ainda afirma que, considerando os períodos de desenvolvimento (infância, adolescência, maturidade e velhice), seria mais adequado pensar o desenvolvimento humano como um processo de transformações sucessivas marcadas pela evolução biológica (constante para todo ser humano) e pela vivência cultural. Assim, de acordo com o documento, a criança leva para a sala de aula comportamentos historicamente construídos adquiridos em seu cotidiano, que constituem o repertório de ações e formas de interação de que ela dispõe.

Neste mesmo documento, defende-se que “Somente as situações que, de modo específico, problematizam o conhecimento levam à aprendizagem” (BRASIL, 2007, p. 35). Destaca-se, ainda, que “aprender significa, exatamente, ser capaz de estabelecer conexões entre informações, construindo significado” (BRASIL, 2007, p. 35). Dessa forma,

O tempo para aprender, geralmente, não é um tempo curto, pois a construção e o desenvolvimento dos conceitos são progressivos e dependem de sucessivas retomadas de um mesmo conteúdo. (BRASIL, 2007, p. 46)

Considerando o exposto no documento supracitado, a abordagem da educação para o trânsito deve considerar o embasamento nas teorias construtivistas ou sociointeracionistas da aprendizagem. Apesar das diferenças entre as duas perspectivas, ambas trabalham com a concepção de que o aluno é o sujeito da aprendizagem e aprende por meio da interação (relação) com o objeto de conhecimento, com o professor e com os colegas.

Com base nas teorias de Piaget, Vigotsky e Wallon, a aprendizagem é um processo de conhecimento, de compreensão das relações em que as condições externas atuam mediadas pelas condições internas. Para eles, existe uma supremacia da aprendizagem significativa, que supõe reorganização cognitiva e atividade interna.

A capacidade de conhecer e aprender se constrói a partir das trocas estabelecidas entre o sujeito e o meio. As teorias sociointeracionistas concebem, portanto, o desenvolvimento infantil como um processo dinâmico, pois tratam as crianças como seres ativos e não mera-

mente receptores das informações que estão à sua volta. Por meio do contato com seu próprio corpo, com as coisas que as rodeiam, bem como através da interação com outras crianças e adultos, as crianças vão desenvolvendo a capacidade afetiva, autoestima, a sensibilidade, o raciocínio, o pensamento e a linguagem. A articulação entre os diferentes níveis de desenvolvimento (motor, afetivo e cognitivo) não se dá de forma isolada, mas de forma simultânea e integrada.

Essas teorias destacam a importância da ação, do envolvimento e da interação do sujeito com o objeto a ser conhecido (a realidade), dão importância também às variáveis internas da aprendizagem e consideram a conduta humana como totalidade.

Para Vigotsky, a criança inicia seu aprendizado muito antes de chegar à escola, mas o aprendizado escolar vai introduzir elementos novos ao seu repertório. O desenvolvimento e a aprendizagem estão inter-relacionados desde seu nascimento, os meios físicos ou sociais interferem no aprendizado das crianças de modo que chegam à escola com uma série de bagagens e conhecimentos adquiridos. Na escola, a criança desenvolverá outro tipo de conhecimento.

Dessa forma, o conhecimento se divide em dois grupos: aqueles adquiridos da experiência pessoal, concreta e cotidiana, que são chamados “conceitos cotidianos ou espontâneos”, caracterizados por observações, manipulações e vivências diretas da criança, e os conceitos científicos adquiridos em sala de aula, relacionados àqueles não diretamente acessíveis à observação ou ação imediata da criança.

Dentro da perspectiva do cenário do trânsito, as crianças são as mais vulneráveis e frágeis fisicamente, inexperientes, não têm medo e ainda estão desenvolvendo sua habilidade de reação aos perigos. Comumente encontramos crianças circulando, muitas vezes distraidamente, em um bairro com avenidas, estradas de terra, rodovias e quase sempre desacompanhadas de adultos.

Os pais e outros responsáveis devem desempenhar um papel importante no sentido de ajudar as crianças a interpretar o que ocorre ao seu redor, considerando que a criança pequena possui capacidade limitada para avaliar os riscos. A criança é um ser em formação e desenvolve seus hábitos culturais e comportamentais a partir dos modelos e referências de sua infância e seu círculo de influência, sobretudo na família. Por essa razão, cabe à escola um papel de mediação entre os conhecimentos, crenças e valores que

o aluno já construiu ao longo de sua trajetória e aqueles desejáveis para uma boa convivência urbana.

Dessa forma, a criança poderá interiorizar novos olhares sobre a mobilidade e segurança viária e promover mudança de comportamentos relacionados ao autocuidado, solidariedade e respeito no trânsito e, até mesmo, influenciar a mudança de hábitos em sua família.

Assim sendo, a escola deve ser a base para educar seus cuidadores a fim de reconhecerem esses perigos e terem uma supervisão ativa na vida das crianças, resgatar nelas valores morais e éticos, com vistas a conscientizá-las para a grande problemática atual do trânsito, alertando para uma mudança atitudinal da sociedade, bem como prepará-las para uma vida de convívio social.

CURRÍCULO E AVALIAÇÃO

Os objetivos educacionais integrados ao processo educativo

Por esse motivo, propõe-se tratar a educação para o trânsito com base na urgência social que representa pensar as questões da mobilidade humana na atualidade e sua relação com o currículo escolar. Assim, é necessário olhar para as áreas de conhecimento, de forma a evidenciar componentes curriculares que contribuem para pensar questões da mobilidade e, ao mesmo tempo, referenciar-se em outros temas transversais indicando a possibilidade de um olhar mais sistêmico para o objeto de conhecimento.

Esse olhar para a educação para o trânsito objetiva então contribuir para que o tema seja incluído nas práticas pedagógicas das escolas de forma intencional, além de pensar em estratégias de abordagem com cada grupo e de definir o que os alunos podem aprender com ele.

Segundo Oliveira (1995), para que a criança atinja os objetivos finais de cada unidade didática, temos antes de identificar os fatos, conceitos e princípios que serão propostos, os procedimentos a considerar e os valores, normas e atitudes indispensáveis. Para o autor, os conteúdos escolares que possuem relação com a vida do aluno são mais facilmente aprendidos.

Nesse sentido, é necessário tratar a intencionalidade do tema e propor algumas reflexões para que seja possível entender como a educação para o trânsito perpassa o currículo e as áreas de conhecimento e ao mesmo tempo dialoga com outros temas transversais.

Em primeira análise, é possível verificar que, ao fazermos um conjunto de questões inter-relacionadas sobre a educação para o trânsito, esta justifica-se por si mesma,

superando os limites das áreas curriculares. Além disso, é possível observar que vários conteúdos se organizam em torno de problemas ou hipóteses, o que permite aos alunos avançar na construção de seus conhecimentos.

Observa-se ainda que o tema permite vincular diferentes informações, potencializando a significação do conhecimento quando se propõe a responder aos mais variados problemas que decorrem durante a aprendizagem.

Com base nas afirmações acima, é justificável a transversalidade do tema. Para tanto, existem algumas orientações para que este possa efetivamente integrar o currículo.

A primeira delas relaciona-se à necessidade de se estabelecer um processo que promova a aprendizagem significativa, partindo do que os estudantes sabem, de suas hipóteses e conhecimentos precedentes diante do tema. Os estudantes trazem conhecimentos prévios sobre o tema, e suas hipóteses, sejam elas verdadeiras, falsas ou incompletas, influirão naquilo que é possível conectar, dando sentido à aprendizagem.

Segundo Ausubel (1982), o fator isolado mais importante que influencia o aprendizado é aquilo que o aprendiz já conhece. Para o autor, ensinar sem levar em conta o que a criança já sabe é um esforço em vão, pois o novo conhecimento não tem onde se ancorar.

Assim, há de se considerar a necessidade de uma previsão dos conteúdos que se pretende abordar e que essa previsão deve ser vista como um ponto de partida para a prática pedagógica, uma vez que a interação com a turma pode modificar o processo.

Segundo Weisz (2009), as boas situações de aprendizagem costumam ser aquelas em que os alunos precisam colocar em jogo tudo que sabem e pensam sobre o que se quer ensinar; os alunos têm problemas a resolver e decisões a tomar em função do que se propõem a produzir; a organização da tarefa pelo professor garante a máxima circulação de informação possível; o conteúdo trabalhado mantém suas características de objeto socio-cultural real, sem se transformar em objeto escolar vazio de significado social.

Outro aspecto a ser considerado é a funcionalidade daquilo que se deve aprender. Os problemas abordados na perspectiva de relação com procedimentos favorecem a funcionalidade.

Funcionalidade está aqui relacionada às possibilidades de uso do conhecimento adquirido em situações cotidianas da vida, envolvendo também questões de signifi-

cação do conhecimento produzido por parte do sujeito do processo de ensino-aprendizagem.

Este olhar para o tratamento do tema requer do profissional uma busca permanente por atualização e autodesenvolvimento e certamente poderá contribuir para uma prática pedagógica que vá encontrando nexos para o objeto de conhecimento, superando situações em que as soluções de problemas ocorrem de forma compartimentada. Também permitirá ao profissional que aprenda da sua própria intervenção e sobre a sua própria intervenção, uma vez que o tema o levará a ir além dos problemas cotidianos do grupo.

Por último, é importante destacar o papel da educação para o trânsito de ampliar o repertório dos alunos e ajudá-los a construir saberes e estratégias para enfrentamento de diferentes situações no decorrer da vida. Dessa forma, apesar de ser necessário partir da realidade local e de situações concretas de interação e percepção do trânsito, o processo educativo deve levar o aluno a ampliar sua visão a respeito do tema e prepará-lo para lidar com diferentes situações durante a vida, sejam diferentes papéis assumidos na circulação ou novas configurações do espaço urbano.

Em relação à avaliação, esta deve ser inicial, formativa e final:

- » Inicial: que deve verificar o que os alunos sabem sobre o tema, suas hipóteses, experiências e referências de aprendizagem formais e não formais.
- » Formativa: que acompanha aquilo que o estudante está aprendendo à medida que novas questões são colocadas.
- » Final: que analisa o que os alunos aprenderam em relação à proposta inicial, seja em um ano de escolaridade ou em um ciclo. Que se propõe a responder à questão: os alunos são capazes de estabelecer novas relações?

Entre as questões a que se busca responder para a abordagem do tema, estão:

- » Ter uma previsão dos conteúdos e atividades que permitam trabalhar o tema, buscando responder ao que se pretende que os alunos aprendam.
- » Estudar e atualizar informações em torno do tema.
- » Fazer a previsão de recursos para a abordagem do tema.
- » Especificar o argumento que será o fio condutor para a abordagem do tema.

CAPÍTULO III TRÂNSITO E CURRÍCULO: TRANSVERSALIDADE

Este documento propõe a inclusão do tema trânsito de forma transversal ao currículo e assim o defende, pois compreende o trânsito como um fenômeno social e de grande relevância para a vida.

Os Parâmetros Curriculares Nacionais afirmam que:

A transversalidade diz respeito à possibilidade de se estabelecer, na prática educativa, a relação entre aprender na realidade e da realidade de conhecimentos teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade) e as questões da vida real (aprender na realidade e da realidade). (BRASIL, 1997, p. 31)

Esses temas envolvem um aprender sobre a realidade, exigindo, portanto, um ensino-aprendizagem de conteúdos que estão ligados diretamente a transformações sociais, atitudes pessoais e consequências de tais transformações e comportamentos sobre uma sociedade em geral.

Outra característica importante é que esse aprender abre espaço para saberes extraescolares, atrelando a teoria à prática e contribuindo, assim, com a formação integral do sujeito, já que esses temas não constituem uma disciplina, mas transitam por elas, exigindo dessa forma um trabalho contínuo, abrangente e integrado. No decorrer de toda a educação, eles estarão presentes em diversas situações e poderão ser inseridos nos diferentes momentos de cada aula e disciplinas. Segundo o Ministério da Educação:

Não constituem novas áreas, mas antes um conjunto de temas que aparecem transversalizados nas áreas definidas, isto é, permeando a concepção, os objetivos, os conteúdos e as orientações didáticas de cada área, no decorrer de toda a escolaridade obrigatória. A transversalidade pressupõe um tratamento integrado das áreas e um compromisso das relações interpessoais e sociais escolares com as questões que estão envolvidas nos temas, a fim de que haja uma coerência entre os valores experimentados na vivência que a escola propicia aos alunos e o contato intelectual com tais valores. (BRASIL, 1997a, p. 64)

Por meio de tais assuntos – que se caracterizam como casos de urgência, buscam trazer e favorecer a aprendizagem, compreensão da realidade e participação social –, os temas transversais são saídas e medidas de uma série de conteúdos que transitam pelas disciplinas clássicas, favorecendo a análise e a reflexão sobre esses temas, a fim de que os alunos realizem sua própria aprendizagem e traduzam em comportamentos os conhecimentos construídos.

Os Parâmetros Curriculares Nacionais – PCNs – do Ensino Fundamental preveem como temas transversais a serem trabalhados durante o processo de ensino-aprendizagem: ética; meio ambiente; saúde; orientação sexual e pluralidade cultural, além de temas locais de interesse específico de uma determinada realidade ou aqueles que são de urgência social.

Além das adaptações dos temas apresentados, é importante que sejam eleitos temas locais para integrar o componente Temas Transversais; exemplo, muitas cidades têm elevadíssimos índices de acidentes com vítimas no trânsito, o que faz com que suas escolas necessitem incorporar a educação para o trânsito em seu currículo. (BRASIL, 1997a, p. 64)

O trânsito hoje é considerado um assunto de urgência não somente no âmbito local, mas nacional. É algo que envolve e mexe diretamente com a paz e a vida de todos, e está totalmente ligado à educação, cidadania, ao autocuidado e a mudanças de comportamentos, atitudes que venham promover um trânsito mais humano e seguro.

Ao definir os temas a serem trabalhados na transversalidade, o Ministério da Educação levou em consideração os seguintes critérios:

» **Urgência social**

Trata-se de questões graves, que se apresentam como obstáculos para a concretização da plenitude da cidadania, afrontando a dignidade das pessoas e deteriorando sua qualidade de vida.

» **Abrangência nacional**

Questões pertinentes a todo o país.

» **Possibilidade de ensino-aprendizagem no ensino fundamental**

A experiência pedagógica brasileira, ainda de modo não uniforme, indica essa possibilidade, em especial no que se refere à educação para saúde, educação ambiental e orientação sexual, já desenvolvidas em muitas escolas.

» **Favorecer a compreensão da realidade e a participação social**

Expressão da finalidade última dos Temas Transversais, nesse critério os alunos podem desenvolver a capacidade de posicionar-se diante das questões que interferem na vida coletiva, superar a indiferença, intervir de forma responsável.

Assim, os temas eleitos, em conjunto, devem propiciar uma visão ampla e consistente da realidade brasileira e sua inserção no mundo, além de desenvolver um trabalho educativo que possibilite uma participação social dos alunos.

É importante salientar que, considerando os objetivos estabelecidos pelos PCNs, é perfeitamente possível e justificável a introdução do eixo temático trânsito para os alunos, pois se torna um recurso didático importante na aquisição de conhecimentos e mudanças de certos comportamentos inadequados, além de tratar de diversas situações em diferentes momentos, afinal o tema transita pelos diferentes conteúdos e situações vividas no cotidiano das crianças.

Da mesma forma, a inclusão do trânsito ou mobilidade urbana como tema integrador dialoga com a proposta da Base Nacional Curricular Comum na medida em que:

Os temas integradores dizem respeito a questões que atravessam as experiências dos sujeitos em seus contextos de vida e atuação e que, portanto, intervêm em seus processos de construção de identidade e no modo como interagem com outros sujeitos, posicionando-se ética e criticamente sobre e no mundo nessas interações. Contemplam, portanto, para além da dimensão cognitiva, as dimensões política, ética e estética da formação dos estudantes. Os temas integradores perpassam objetivos de aprendizagem

de diversos componentes curriculares, nas diferentes etapas da educação básica. (BRASIL, 2013, p. 12)

Nesse sentido, o trânsito se torna um tema de abrangência nacional, uma vez que as questões relacionadas à segurança viária e mobilidade humana perpassam todo o território urbano e rural. Além disso, é necessário que a escola prepare o aluno para as diferentes condições e modos de vida nos municípios brasileiros, ampliando seu repertório e proporcionando o desenvolvimento progressivo da autonomia para circulação nos diferentes contextos.

Dentro do projeto educacional, verifica-se a demanda por uma reflexão em que a noção de conteúdo escolar se amplia para além de fatos e conceitos, passando a incluir **procedimentos, valores, normas e atitudes**. Ao tomar como objeto de aprendizagem escolar conteúdos de diferentes naturezas, reafirma-se a responsabilidade da escola com a formação integral do aluno e a necessidade de intervenções conscientes e planejadas nessa direção.

A transversalidade transpassa as disciplinas, tendo como principais objetivos potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social, favorecendo, dessa maneira, a construção da cidadania do educando.

É importante destacar, todavia, que não se trata de incluir novos conteúdos e objetivos à educação formal, mas aprofundar e sistematizar os saberes já elaborados pelos alunos, de modo que o processo de ensino-aprendizagem ocorra de forma significativa.

Assim, propõe-se que a escola continue a desempenhar seu papel de socialização e espaço de ensino-aprendizagem dos conhecimentos historicamente construídos, mas com base em uma organização curricular que permita ao aluno construir sua própria interpretação do mundo a partir desses saberes. Ou seja, não se trata de concorrer entre os temas, mas apoiar-se na realidade de circulação e convivência na cidade que já faz parte do aluno, bem como em seus conhecimentos prévios sobre o tema, e a partir do tema construir o conhecimento crítico.

Nesse sentido, pode-se, por exemplo, alfabetizar os alunos a partir do reconhecimento de símbolos existentes em seu cotidiano de circulação, como os sinais de trânsito, indicações de lugares na cidade, nomes de ruas e prédios públicos, etc.

Ainda no ensino fundamental, a história de um lugar pode ser utilizada como contexto para que os alunos compreendam melhor os conceitos da memória, de mudança e de permanência, já que ela engloba a história dos alunos, levando-os a compreender melhor o processo de transformação do espaço, conceitos básicos de permanência e mudança, além das noções de tempo e espaço e, ao mesmo tempo, percebam como a história desse espaço altera a mobilidade humana dessa região.

No Ensino Médio, o professor pode ensinar estatística e probabilidade a partir do conceito de risco de morte no trânsito, compreender o perfil das vítimas e propor soluções com os conhecimentos produzidos.

Além de ser transversal às áreas do conhecimento, o trânsito dialoga com outros temas transversais, articulando-se entre os diferentes temas, mas não se limita a eles, como é exposto a seguir.

No tocante às questões relacionadas ao meio ambiente, cabe promover situações que levem os alunos à observação, à exploração, à análise, ao debate e à produção do conhecimento sobre os lugares onde vivem, assim como levá-los a conhecer os instrumentos de locomoção que favorecem e facilitam a mobilidade aos seus destinos, bem como o impacto ambiental ocasionado pelo acúmulo de veículos nos grandes centros urbanos.

Quanto à saúde, está totalmente relacionada às questões de segurança no trânsito, pois é responsabilidade de toda a sociedade garantir a integridade da vida humana no trânsito. De acordo com o inciso 2º do Artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (1997), “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”.

Nesse sentido a escola possui papel fundamental para difundir as principais atitudes a serem adotadas pelos alunos independentemente do papel que assumem, sejam pedestres, passageiros e ciclistas, assim como repassar informações aos pais e aos comunitários.

A **Educação para o trânsito** pode ser considerada como uma ação para desenvolver no ser humano capacidades de uso e participação consciente das vias terrestres, sejam elas urbanas ou rurais, uma vez que, ao transitar, os indivíduos estabelecem relações sociais, compartilham espaços e fazem opções de circulação que interferem direta ou indiretamente na sua qua-

lidade de vida e na daqueles com quem convivem no trânsito.

A educação deve ir além e proporcionar o desenvolvimento de um sujeito autônomo, crítico e reflexivo, consciente de seu papel enquanto cidadão atuante na sociedade, que interage com outros indivíduos, com culturas e valores diferenciados, contribuindo para ações e decisões efetivas na transformação da sociedade.

A mudança de comportamento e de cultura, no entanto, bem como a construção de conhecimentos que irão impulsionar transformações sociais, só ocorre com processos que permitam significar conteúdos, compreender efetivamente sua funcionalidade em seu contexto em sua vida.

Dessa forma, a defesa do trânsito como tema transversal se consolida no fato de ser um tema que dialoga com diversos saberes, dando suporte a um processo de ensino-aprendizagem voltado à realidade do aluno e articulando os diversos temas que perpassam a escola, estejam eles relacionados aos conhecimentos historicamente construídos ou àqueles que irão auxiliar a formação do aluno para a cidadania.

SAÚDE E TRÂNSITO

A definição de **saúde** possui implicações legais, sociais e econômicas dos estados de saúde e doença; sem dúvida, a definição mais difundida é a encontrada no preâmbulo da Constituição da Organização Mundial da Saúde (OMS) – Organização das Nações Unidas (ONU): define-se a Saúde como “um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não somente ausência de afecções e enfermidades”.

Assumido o conceito da OMS, nenhum ser humano (ou população) será totalmente saudável ou totalmente doente. Ao longo de sua existência, viverá condições de saúde/doença, de acordo com suas potencialidades, suas condições de vida e sua interação com elas.

Realizar a educação para o trânsito como tema transversal nas escolas permite tratar o tema acidente de trânsito como questão de saúde pública, atuando desde muito cedo na educação de crianças e jovens para desmistificar uma cultura há muito tempo arraigada de que o acidente é uma fatalidade, um acaso, uma obra do destino, o preço do progresso, entre muitos outros termos e definições do cotidiano.

Para a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências,

Acidente é entendido como o evento não intencional e evitável, causador de lesões físicas e ou emocionais no ambiente doméstico ou nos outros ambientes sociais, como o do trabalho, do trânsito, da escola, de esportes e o de lazer. (BRASIL, 2001, p. 8)

Abordar o tema durante as etapas de escolaridade proporcionará a desconstrução dessa imagem de fatalidade e estimulará atitudes de autocuidado e proteção, explorando temas e situações cotidianas vivenciadas pelas crianças e jovens de forma a construir uma cultura de segurança viária e promovendo a paz, preconizada pela ONU, OMS, pela UNESCO, pelo Governo Brasileiro por meio dos Ministérios da Saúde, da Educação e das Cidades (DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito), entre outros órgãos e organizações da sociedade civil organizada.

Para tratar o tema de maneira adequada, é necessário conhecê-lo e compreender seu significado como violência letal e em progressivo avanço global que leva à morte ou deixa milhares de pessoas com graves ferimentos e traumatismos permanentes.

Esse progressivo aumento global levou a ONU a proclamar a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 no ano de 2010. O principal objetivo é reduzir em 50% o número de mortes e feridos por meio de formulação e implementação de planos internacionais, nacionais e regionais.

Em março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas publicou uma resolução instituindo a Década. O documento foi elaborado com base em estudos da OMS que são estonteantes e caracterizam uma epidemia mundial:

- » Só no ano de 2010, houve 1,24 milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países do mundo.
- » Entre 20 e 50 milhões de pessoas sobrevivem com sequelas permanentes.
- » Os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos, a 2ª na faixa de 5-14 e 1ª na faixa de 15-29 anos de idade.
- » A OMS estima que, na atualidade, 90% dessas mortes acontecem em países com rendimentos baixos ou médios que, em conjunto, possuem menos da metade dos veículos do mundo. Segundo as previsões da OMS, vai ser precisamente nesses países que a situação vai se agravar ainda muito mais, em função de um esperado aumento nos

índices de motorização, sem equivalentes investimentos na segurança nas vias públicas, como vem acontecendo no Brasil.

- » Atualmente, tais acidentes já representam um custo global de US\$ 518 bilhões/ano ou 1% a 3% do PIB (produto interno bruto) de cada país.
- » Se nada for feito, a OMS estima que deveremos ter 1,9 milhão de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030.

Dados de 2015 da OMS indicam que o Brasil está em 1º lugar na América do Sul quando se trata da taxa de mortalidade por 100.000 habitantes. O último relatório aponta ainda que países de baixa ou média renda, possuidores de 54% da frota de veículos no mundo, são responsáveis por 90% das mortes no trânsito.

Segundo dados do Ministério da Saúde, os principais agravos à saúde associados às faixas etárias médias dos alunos de terceiro e quarto ciclos são as chamadas causas externas, especialmente os acidentes extradomiciliares e os riscos decorrentes da violência social.

Entre as primeiras causas de morte, aparecem os acidentes de trânsito, homicídios e suicídios, responsáveis por aproximadamente 75% dos óbitos de adolescentes do sexo masculino.

De acordo com o Ministério da Saúde em 2012, de cada dez crianças e adolescentes que perderam a vida por fatores externos (que abrangem todos os acidentes e violências), três morreram em acidentes de trânsito.

Nota-se que há padrões distintos por faixa etária para as mortes de trânsito, conforme indicado no Mapa da Violência (WAISELFISZ, 2012).

- » Em crianças com menos de um ano de idade, a maior proporção de mortes se registra como ocupantes de veículo automotor.
- » A partir do primeiro ano e até os 14 anos de idade, a maior incidência dos acidentes acontece quando transitavam a pé pelas ruas.
- » Entre 15 e 19 anos de idade, a maior proporção encontra-se entre os motociclistas.

Crianças e adolescentes se tornam alvos dessa epidemia da violência no trânsito, em decorrência da sua menor percepção de perigo, por não conseguirem estimar a velocidade dos veículos ao atravessarem a rua, por não utilizarem a faixa de segurança, por brincarem

na rua em meio à circulação de veículos, por não conhecerem as regras do trânsito, enfim, pela própria imaturidade mental e física das crianças para avaliarem os riscos e seguirem as normas já estabelecidas, pelo espírito de competição e velocidade muitas vezes mais evidente dessa faixa etária, além do conflito urbano entre veículos e pedestres, aliado ao não respeito ao pedestre por parte dos condutores de veículos.

Além disso, como indica a Comissão Europeia, traduzida pela Associação Transporte Ativo:

Ainda assim, com muita frequência, nossas cidades parecem ter sido desenhadas sem que se levasse em conta as crianças e os jovens. Espaços públicos e meios de transporte – planejados por adultos saudáveis para no máximo outros adultos saudáveis – negligenciam as necessidades das crianças da mesma forma que negligenciam as necessidades das outras “minorias”. Isso representa uma ameaça à independência das crianças e produz um efeito importante no seu desenvolvimento e bem-estar. (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2010, p. 7)

Além disso, é importante referir a total falta de proteção dos pedestres, pois não há uso de equipamento pessoal que possa reduzir as lesões e suas sequelas, muitas vezes fatais.

Para o adolescente, a moto e o carro são vistos como um símbolo de aventura e desafio. A velocidade excessiva, muitas vezes testada em “rachas” ou em exposições em grupo, com manobras radicais, torna o uso do veículo perigoso e nocivo. A não utilização de equipamentos de segurança, como capacete e roupa adequada para os motociclistas, a imaturidade, a tendência de superestimar suas capacidades e a pouca experiência para dirigir são comportamentos que contribuem para o evento do acidente de trânsito. Outro fator que colabora para a ascensão dos índices de acidentes de trânsito consiste no não cumprimento das leis de trânsito associado à impunidade. (MARTINS, 2013, p. 203)

Por outro lado, entende-se que é possível buscar formas de convivência e modos de vida nas cidades que promovam a saúde.

O conceito de “Cidade Saudável”, originado no Canadá na década de 1980, serve hoje como parâmetro para nortear projetos de saúde que vêm se desenvolvendo

em diversas partes do mundo, a partir da sua incorporação pela OMS. Considera-se que uma “Cidade Saudável” deve ter:

Uma comunidade forte, solidária e constituída sobre bases de justiça social, na qual ocorre alto grau de participação da população nas decisões do poder público. Ambiente favorável à qualidade de vida e saúde, limpo e seguro; satisfação das necessidades básicas dos cidadãos, incluídos a alimentação, a moradia, o trabalho, o acesso a serviços de qualidade em saúde, à educação e à assistência social. Vida cultural ativa, sendo promovidos o contato com a herança cultural e a participação numa grande variedade de experiências. Economia forte, diversificada e inovadora. (BRASIL, 1997b, p. 66)

Nesse contexto, falar de saúde implica levar em conta, por exemplo, o planejamento urbano das cidades. A qualidade de vida deve ser um dos primeiros fatores a serem considerados quando se planeja um município. Deve-se pensar em espaços para cultura e lazer, caminhar em segurança e ter à disposição as mais variadas formas de transporte.

Cidades saudáveis são democráticas e seguras. O transporte público, por exemplo, precisa ser de qualidade, o que engloba integração, frequência, conforto, segurança, etc. As áreas verdes, além de contribuir com o resfriamento das temperaturas, são fundamentais para reduzir a poluição e o índice de enchentes. Calçadas e ciclovias devem ser projetadas para atender a todos, independentemente de classe social ou bairro habitado. Com menos carros e com a redução da velocidade máxima permitida, as ruas tornam-se mais seguras para que sejam adotadas políticas que priorizem o caminhar ou a bicicleta como um meio de transporte seguro.

Nesses fundamentos está a justificativa para a realização da educação para o trânsito nas escolas com permanência durante toda a escolaridade e integrando políticas de governo. Assim conseguiremos contribuir para desmistificar a cultura de fatalidade em relação ao acidente de trânsito e construir uma cultura de autoproteção e cuidado que caminha para uma cultura de paz.

Processos educativos requerem retomada, permanência e continuidade. O tema, além de recorrente e cuja construção de valores concorre com os padrões vigentes na sociedade, precisa ser aprofundado ao longo do ensino. Com o desenvolvimento social, intelectual, físico da criança, do jovem, outras significações são necessárias,

pois sua condição biológica, seu contexto, sua história e o ambiente produzem situações novas a cada dia.

Dessa forma, cabe construir saberes para possibilitar construir o senso de autocuidado e prevenção das lesões no trânsito, de modo que o aluno, a partir das informações e conhecimentos produzidos, seja capaz de observar o espaço onde vive, refletir sobre suas próprias atitudes e modos de vida na cidade e atuar de forma crítica para preservar a si mesmo e as pessoas com quem compartilha o espaço.

ÉTICA E CIDADANIA – CONVÍVIO

Considera-se Ética um conjunto de princípios e valores que guiam e orientam as relações humanas para a prática da cidadania. Para que haja conduta ética, é preciso que exista o agente consciente, que conhece a diferença entre o bem e o mal, certo ou errado, permitido e proibido, virtude e vício.

A Ética diz respeito às reflexões sobre as condutas humanas. A pergunta ética por excelência é: “como agir perante os outros?”. Tal pergunta é ampla, complexa, e sua resposta implica tomadas de posição valorativas, isto é, a questão central das preocupações da ética e da justiça é entendida e inspirada pelos valores de igualdade e equidade.

Na escola, o tema ética encontra-se, em primeiro lugar, nas próprias relações entre os agentes que constituem essa instituição: alunos, professores, funcionários e pais. Em segundo lugar, o tema ética encontra-se nas disciplinas do currículo, uma vez que o conhecimento não é neutro, nem impermeável a valores de todo tipo. Finalmente encontra-se nos demais Temas Transversais, já que, de uma forma ou de outra, tratam de valores e normas. Em suma, a reflexão sobre as diversas faces das condutas humanas deve fazer parte dos objetivos maiores da escola comprometida com a formação para a cidadania. Assim, os PCNs propõem:

Partindo dessa perspectiva, o tema ética traz a proposta para que a escola realize um trabalho que possibilite o desenvolvimento da autonomia moral, condições para reflexão ética. Para isso são eleitos quatro eixos de trabalho com os seguintes conteúdos: Respeito mútuo, justiça, diálogo e solidariedade, valores referenciados no princípio da dignidade do ser humano, um dos fundamentos da constituição Brasileira. (BRASIL, 1997, p. 26)

- » **Respeito mútuo** – É a valorização de cada pessoa, independentemente de sua origem social, etnia, religião, sexo, opinião. Revelar seus conhecimentos, expressar sentimentos e emoções, admitir dúvidas sem ter medo de ser ridicularizado, exigir seus direitos são atitudes que compreendem respeito mútuo.
- » **Justiça** – num primeiro momento pode remeter à obediência às leis. Mas o conceito de justiça vai muito além disso. É a busca de igualdade de direitos e de oportunidades, o que pressupõe o julgamento do que é justo ou injusto.
- » **Solidariedade** – É a expressão de respeito dos indivíduos uns pelos outros. Ser solidário é partilhar um sentimento de interdependência e tomar para si questões comuns. Solidariedade inclui desde a ajuda a um amigo até luta por um ideal coletivo da sociedade.
- » **Diálogo** – A comunicação entre as pessoas pode ser fonte de riquezas e alegrias. É uma arte a ser ensinada e cultivada. Mas atenção: o diálogo só acontece quando os interlocutores têm voz ativa. Limitar-se a impor visões de mundo sem considerar o que o outro tem a dizer não constitui um diálogo.

O trânsito está diretamente relacionado ao conceito de cidadania, por ser uma atividade humana e de interação social. Para atender às suas necessidades e interesses, as pessoas se deslocam pelo espaço urbano, e a maneira como as pessoas participam individualmente do trânsito é uma questão social e política. O trânsito é uma construção coletiva que se define pela somatória das contribuições individuais de cada morador, de cada condutor e de cada pedestre da cidade.

De acordo com a Política Nacional de Trânsito (2004), o conceito de cidadania implica conflitos, já que, de um lado, está a ideia fundamental de indivíduo, e de outro, regras universais – sistema de leis válido para todos em qualquer espaço social. Assim considerando, é fundamental destacar a dimensão de cidadania inserida no trânsito, uma vez que este configura uma situação básica de diferença, diversidade, equidade, tolerância e direitos humanos.

Os aglomerados urbanos têm aumentado consideravelmente a quantidade das frotas de veículos nas ruas, e as pessoas têm cada vez mais disputado esses espaços, ocasionando um grande problema urbano.

No Brasil, a cultura de circulação tem o automóvel como base. Trata-se de uma circulação particular, que individualiza as relações, diferente do que acontece com quem anda a pé ou utiliza transporte público e compartilha o espaço com muitas pessoas. No entanto, tanto pedestres como motoristas estão no trânsito. A cidadania e a ética precisam ser o eixo da educação no trânsito. É compartilhamento de espaço e não divisão. É uma questão de aprender a fazer escolhas. O Código de Trânsito Brasileiro é um acordo social. Mesmo que o motorista não conheça a íntegra, ele sabe que o CTB existe. A escolha de fazer ou não o uso das regras está submetida a conceitos de ética e cidadania, e é um fator estritamente humano. O ato de circular envolve diversos elementos que precisam ser compreendidos pelas pessoas, independentemente de seu universo social ou econômico.

Ainda que cada indivíduo no trânsito tenha objetivos e necessidades a serem atendidas, é preciso que cada um também considere e respeite as necessidades dos outros. A verdade é que todos somos cidadãos. Estando na condição de pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas ou passageiros de qualquer veículo, todos têm um mesmo objetivo: chegar a seu destino.

Portanto, é importante que haja colaboração e respeito e que, na busca pela concretização do direito de ir e vir, um indivíduo não impeça o outro desse direito.

Sendo o tópico de uma questão social, Vasconcellos adverte:

Para entender o trânsito, portanto, não basta discutir os problemas do dia a dia (congestionamentos, acidentes), é preciso também analisar como o trânsito se forma, como as pessoas participam dele, quais são seus interesses e necessidades. Isso significa esforço para entender o trânsito “por trás” de suas aparências, dos seus fatos corriqueiros, na busca de uma “sociologia de trânsito” (VASCONCELLOS, 1985, p. 11-12).

Assim, exercitar a reflexão é formar um cidadão crítico, pois a formação crítica favorece a mudança de perspectiva de mundo, em que a participação do indivíduo é muito importante e contribui para a construção de um futuro melhor para todos.

A conscientização no trânsito é um reflexo da educação recebida, sendo os pais e outros responsáveis mais diretos dos educandos peças essenciais na formação do cidadão. Colaborando, os exemplos de terceiros encon-

trados diariamente, como atender o celular ao volante, jogar lixo pela janela, avançar o sinal vermelho, não usar cinto de segurança, permitir crianças no banco da frente, demonstram que a sociedade brasileira não possui uma cultura educacional voltada para a segurança viária. Os maus hábitos apontados acabam servindo como incentivos dados pelos pais aos filhos, que indiretamente instigam e são responsáveis pela formação desses cidadãos.

De acordo com Piaget (1977), a criança nasce na anomia, ou seja, ausência total das regras. O bebê não sabe o que deve ou não ser feito, muito menos as regras da sociedade em que vive. Com o passar do tempo, a criança começa a perceber a si mesma e aos outros, percebe também o que pode ou não ser feito, ingressando no mundo da moral, das regras, tornando-se heterônoma. Na heteronomia, a criança já sabe que há coisas certas e erradas, mas são os adultos que as definem, isto é, as regras emanam dos mais velhos. Será durante as relações sociais diárias, desde pequena, com seus pares, com o convívio escolar, com os problemas enfrentados, e também experimentando, que a criança irá construir valores, princípios e normas próprios dela.

No caso da criança pedestre, por exemplo, seu deslocamento até os dez anos deve ocorrer sob a presença de um adulto, uma vez que ainda não consegue calcular a velocidade e a distância dos veículos, não reconhece os sons ambientes e tem a visão periférica limitada. Dependendo da altura, os motoristas também podem não enxergar.

Na adolescência, aumentam os deslocamentos a pé. Por isso, é preciso um processo permanente de trabalho, para lidar com as questões que forem surgindo com o tempo, o que trará um grau maior de eficiência.

A autonomia só é real quando a criança se torna segura em seu agir. Quando se desprende da dependência de um adulto, este precisa perceber e ser um facilitador quando a criança começa a enxergar o que se passa a sua volta, permitindo-lhe viver seus próprios desafios, descobertas e frustrações. Assim, ela começará a exercer sua própria autonomia considerando, portanto, que em determinados momentos necessitará de orientações sem autoritarismo, respeitando o momento vivido por ela. (VIEIRA, 2009 apud MENEZES et al, 2013, p. 373).

Assim, os pais ou responsáveis têm importância fundamental na educação de seus filhos. Ao final de processos identificatórios, as crianças demonstram maior possibilidade de aprender e de serem futuros responsáveis por um trânsito mais consciente e seguro. Tratar o trânsito como uma questão social e política é pensar num trânsito que descreve as características da sociedade na qual este se insere.

A escola também constrói a ética e moral dos alunos, o que deve ser feito de forma intencional e planejada, por meio de situações de aprendizagem que potencializem a capacidade ética. Portanto, algumas atividades devem fazer parte do percurso formativo dos alunos, como a mediação e intervenção pedagógicas nas relações interpessoais entre professores e alunos e até mesmo entre os alunos, em discussões de temas do cotidiano, vivências e atividades dentro e fora da escola, e em atividades específicas de educação para o trânsito, como em simulações, intervenções no espaço físico da escola, estudos de campo, estudos de caso e discussões sobre o trânsito e mobilidade.

Construir cidadania é também construir novas relações e consciências. A cidadania é algo que não se aprende com os livros, mas com a convivência e construção de valores, na vida social e pública. É no convívio do dia a dia que exercitamos a nossa cidadania, por meio das relações que estabelecemos com os outros. A cidadania deve ser perpassada por temáticas como a solidariedade, a democracia, os direitos humanos, a ecologia e a ética.

AMBIENTE E TRÂNSITO

Os meios de transporte ocupam uma função de destaque no cotidiano da sociedade, direta ou indiretamente, no exercício do seu direito de ir e vir, de se locomover livremente para satisfação de suas necessidades e interesses.

Diversos são os meios de locomoção. O problema é que boa parte dos transportes utilizados atualmente se move a partir da queima de combustíveis fósseis, como a gasolina e o óleo diesel, lançando grandes quantidades de gases tóxicos na atmosfera. Automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos motorizados são hoje a principal causa de poluição do ar na maioria das cidades do mundo.

Dentro dessa perspectiva, os Parâmetros Curriculares Nacionais apontam que abordar o tema meio am-

biente favorece a formação de cidadãos conscientes, aptos a decidir e atuar na realidade socioambiental de um modo comprometido com a vida, com o bem-estar de cada um e da sociedade, local e global. Para isso é necessário que, mais do que informações e conceitos, a escola se proponha a trabalhar com atitudes, com formação de valores, com o ensino e aprendizagem de procedimentos. E esse é um grande desafio para a educação. Gestos de solidariedade, hábitos de higiene pessoal e dos diversos ambientes, participação em pequenas negociações são exemplos de aprendizagem que podem ocorrer na escola.

As cidades são espaços de convergência que servem como palco de constantes transformações a partir de interesses cotidianos diferenciados. Nelas, as pessoas recebem informações, processam e as transformam, de acordo com suas necessidades e interesses. As cidades apresentam marcas da história da humanidade, refletem a cultura dos habitantes que ali vivem ou daqueles que nelas já viveram (BRASIL, 2006, p. 17).

Pensar no cenário do trânsito e mobilidade atual nos propõe uma reflexão acerca do passado. É importante compreender que o modelo atual que configurou as cidades, permitindo uma expansão sem precedentes, teve início no século passado e se intensificou após a Segunda Guerra Mundial. No Brasil, a migração dos trilhos para o asfalto foi resultado de uma política de Estado que priorizou o investimento na indústria automobilística. O desenvolvimento das cidades e as políticas de transporte urbano são marcados por um problema ordinário no Brasil: a falta de planejamento, que permitiu a soberania dos pneus sobre os trilhos e do transporte individual sobre o coletivo.

Mais que segregações socioeconômicas, a prioridade dada no Brasil ao transporte individual leva a sérios problemas ambientais. Estima-se que o transporte privado emita 15 vezes mais poluentes locais (que causam impacto no entorno) e quase duas vezes mais gás carbônico (CO₂, causador do efeito estufa) do que o transporte público. Isso significa que carros e motos respondem por mais de 90% das emissões dos poluentes locais e 63% de CO₂.

O trânsito de veículos automotores é a principal causa da poluição sonora urbana. De acordo com estudos da OMS, a exposição contínua de uma pessoa a

ruídos acima de 75 decibéis pode causar danos à saúde, principalmente problemas auditivos irreversíveis. O problema é que é muito frequente nos grandes centros urbanos a ocorrência de ruídos com intensidade superior a esse valor em vários pontos, principalmente nas áreas comerciais e corredores de transporte, onde há uma grande concentração de veículos motorizados. Nas vias de trânsito local, esse problema é minimizado.

Resultantes do processo de urbanização, a falta de planejamento, a poluição, a diminuição das áreas verdes são questões preocupantes, que exigem enfrentamento por meio da adoção de políticas públicas eficientes e de uma gestão ambiental urbana que promova a incorporação de ações e atitudes sustentáveis.

Portanto, é primordial remeter os alunos à reflexão sobre os problemas que afetam a sua vida, e partir de sua realidade local para a compreensão de temas de interesse global. Assim, os PCNs recomendam:

Para que essas informações os sensibilizem e provoquem o início de um processo de mudança de comportamento, é preciso que o aprendizado seja significativo, isto é, os alunos possam estabelecer ligações entre o que aprendem e a sua realidade cotidiana, e o que já conhecem. Nesse sentido, o ensino deve ser organizado de forma a proporcionar oportunidades para que os alunos possam utilizar o conhecimento sobre Meio Ambiente para compreender a sua realidade e atuar nela, por meio do exercício da participação em diferentes instâncias: nas atividades dentro da própria escola e nos movimentos da comunidade. É essencial resgatar os vínculos individuais coletivos com o espaço em que os alunos vivem para que se construam essas iniciativas, essa mobilização e envolvimento para solucionar problemas. (BRASIL, 1997b, p. 189, 190)

Para minimizar esses efeitos e buscar a melhoria da qualidade de vida nas cidades, é fundamental que ideias e atitudes sustentáveis sejam incorporadas no dia a dia das pessoas. A mudança de comportamento e a adoção de práticas que visem ao bem-estar coletivo devem ser incentivadas dentro do processo de transformação e sustentabilidade urbana.

A busca pela sustentabilidade passa por muitas reconstruções: umas mais simples, outras mais complexas. Todas, no entanto, abrem perspectivas instigantes

para pensarmos nosso espaço, nosso tempo, nosso ambiente. Aceitar esse desafio é lançar-se em busca de si mesmo na condição de ser que se liga a tudo, mesmo pensando-se como único. (HOGAM, 2010, p. 97)

O crescimento populacional desenfreado, o trânsito agitado, a precariedade do serviço de transporte coletivo, a escassez de praças e áreas coletivas de lazer e a falta de políticas públicas voltadas para o ordenamento do espaço urbano depreciam os direitos constitucionais mais básicos dos cidadãos. A privação subjetiva do direito de ir e vir torna ainda mais conflituosa a relação entre pessoas e cidades.

Nas cidades atuais, é bastante evidente o domínio da rua pelo automóvel. O veículo não apenas exclui os demais usuários desse espaço, como não tem qualquer relação com seu entorno. As cidades foram planejadas pensando somente nos meios de transporte e não nas pessoas que por ela transitam, gerando assim uma transformação nos espaços de convivência e circulação de pedestres. A destruição de praças e canteiros arborizados deu espaço às faixas na via para os veículos, à construção de terminais de ônibus e estações de metrô, ao acesso a passarelas ou à sustentação de estruturas viárias.

Essas transformações físicas levam a uma deterioração da relação entre os cidadãos e o espaço urbano, causando perda da identidade, rejeição a espaços e valores, antes com prestígio social, degradados, além do aumento da violência, isolamento social e individualismo. Tais perdas são em geral definitivas, pois os cidadãos perdem o vínculo com o espaço público, que passa a ser um meio para atendimento de necessidades e interesses, sem atrativo algum para o estabelecimento de qualquer vínculo.

O perigo nas vias tem se tornado um dos maiores vilões devido às novas configurações e transformações sofridas nos espaços de circulação. A rua, que antigamente era vista pela criança como um espaço de interação, perdeu sua função, deixando de ser um lugar de convívio, tornando-se perigosa. Com o alargamento das vias para priorizar o fluxo dos veículos motorizados, diversos são os perigos vivenciados principalmente para as crianças que vivem nas áreas urbanas.

A partir dessa premissa o relatório *Situação Mundial da Infância – Crianças em um mundo urbano*, publicado em 2012 pelo fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF), reafirma que:

O planejamento urbano deve garantir que as crianças possam deslocar-se em seu ambiente com segurança. É comum a abertura de vias de alta velocidade junto a escolas ou cruzando áreas residenciais. As cidades devem ser projetadas de forma a reduzir riscos para as crianças. A segregação do tráfego e a redução da velocidade podem salvar vidas.

Assim, é necessário construir o conceito e valor pessoal de autoproteção e cuidado, intensificando progressivamente habilidades que garantam a segurança ao tran-

sitar. A escola deve permitir experiências e proporcionar um repertório para que o aluno tenha as ferramentas necessárias para completar esse processo de forma plena.

É importante que a escola permita que a criança entenda o espaço da cidade como passível de transformação, compreenda seu protagonismo e se esforce para modificá-lo de forma sustentável e socialmente incluído. Para isso, a escola tem papel fundamental na construção de uma percepção crítica sobre o tema, possibilitando novas formas de pensar e agir sobre o território em que atua.

AS ÁREAS DO CONHECIMENTO E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

1. Abordando conteúdos relacionados a História e Geografia – área de Conhecimento de Ciências Humanas e suas Tecnologias.

Na educação básica, as ciências humanas possibilitam aos alunos a reflexão sobre sua própria experiência, a valorização dos direitos humanos, a autonomia individual e a responsabilidade coletiva com o meio ambiente e com o cuidado do mundo a ser herdado por futuras gerações.

A área de Ciências Humanas, no ensino fundamental, relaciona e articula as vivências e experiências dos estudantes às situações cotidianas em seus aspectos políticos, sociais, culturais e econômicos, promovendo atitudes, procedimentos e elaborações de conceitos que potencializam o desenvolvimento de suas identidades e de suas participações em diferentes grupos sociais, a partir do reconhecimento e da valorização da diversidade humana e cultural.

Por meio da abordagem do tema "trânsito" na Geografia, é possível fazer o estudo do espaço geográfico e de suas paisagens, possibilitando a análise e a reflexão do fenômeno da urbanização; analisar diversos locais e refletir sobre quais deles apresentam maiores dificuldades de locomoção, de comunicação e de convivência social; reconhecer e discutir sobre as ações do homem no espaço e através do tempo, bem como as consequências dessas ações para si e para a sociedade; discutir sobre as formas de influência do trânsito na produção industrial e agrícola do país.

As crianças residem em diferentes locais, como área rural, periferia, centro das cidades, e assim podem ter experiências muito diversas em relação aos meios de transporte. A paisagem e tudo aquilo que compõe o local onde as crianças vivem e estudam podem variar muito.

Ao mesmo tempo, deve-se considerar que as crianças compreendem a paisagem de forma escalar concomitantemente ao seu crescimento. Por isso, em grande parte da educação básica, apresentam formas de ocupação da cidade que são próprias de sua forma de ser e estar no mundo.

Por isso, compreender o território em que vive é parte importante da formação desse aluno. A chamada

paisagem construída é resultado da ação humana no espaço, e em muitas cidades do Brasil essa construção deu-se de forma desordenada e não equitativa. Assim, o processo pedagógico deve propor tanto a identificação de riscos como vislumbrar possibilidade de transformação dos espaços para construir cidades mais humanas e seguras para as crianças e outros usuários vulneráveis das ruas.

Ainda, deve-se destacar a importância de se explorar a convivência no espaço público. As ruas são ambientes imediatamente externos ao da moradia, configurando-se muitas vezes como extensão do espaço da casa. A rua não é apenas um lugar onde se localiza a casa ou a escola da criança. Ela é antes de tudo um espaço de convivência onde as pessoas se encontram, conversam, trabalham. É importante que os alunos reconheçam as ruas como espaços públicos nos quais os interesses coletivos devem pautar as decisões individuais.

Muitas regras e conceitos estarão diretamente ligados às configurações desses espaços e às possibilidades de utilizá-los para transitar. A partir da condição inicial de pedestre, o ser humano vai assumindo outros papéis no trânsito no decorrer da vida à medida que novas necessidades surgem. Por isso, transitar é um conceito a ser construído durante toda a escolaridade. Falar sobre os diferentes meios de transporte será importante para abordar os papéis assumidos no trânsito de acordo com os meios de transporte utilizados e a construção de regras e percepção de riscos relacionados a eles.

Ainda, para construir esse conceito de forma plena, é importante abordar durante as etapas do ensino básico as diferentes infraestruturas viárias para transportes de pessoas e mercadorias, bem como as formas de convivência adequadas a cada um desses espaços, como ruas, avenidas, rodovias, ferrovias, etc.

A percepção da historicidade presente no cotidiano favorece a compreensão do passado de pessoas, individual e coletivamente, em suas dimensões política, econômica, cultural e social. Nesse sentido, aos anos iniciais cabe a construção das noções fundamentais do saber histórico (por meio de pesquisas, com fontes e documentos, noções de tempo, sujeitos, permanências e mudanças).

Ao incluir trânsito como tema transversal à História, o professor pode explorar os fatos históricos desde muito antes da invenção do automóvel, pesquisando as primeiras formas de locomoção humana, a história da cidade onde vivem, como era o espaço físico, a forma de vida, os costumes, etc. É importante coletar fotos antigas e estabelecer relações entre fotos atuais, percebendo as transformações ocorridas, e pesquisar sobre a evolução dos meios de transporte, fazendo a análise dos aspectos sociais. Pensar nos meios de transporte como necessidade e como bem de consumo; analisar e refletir acerca de propagandas e da publicidade que explora o culto ao carro e todas as suas implicações econômicas, sociais e culturais; discutir sobre o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte e também a importância do transporte coletivo.

Cada lugar apresenta marcas de sua história. A história de um lugar, no presente e no passado, será utilizada como contexto para que os alunos compreendam melhor os conceitos da memória, de mudança e de permanência, além das noções de tempo e espaço. Além disso, é importante considerar que as relações humanas na cidade e formas de transitar foram se tornando mais complexas ao longo da história.

Identificar a criança como sujeito histórico irá situá-la no tempo e espaço e ajudá-la a participar de forma ativa do movimento da história à medida em que se envolve de forma plena e consciente com os processos de transformação dos locais, modos de vida e relações sociais.

Dessa forma, a educação para o trânsito irá ajudar a cumprir os objetivos de aprendizagem nos seguintes itens:



CIÊNCIAS HUMANAS E SUAS TECNOLOGIAS

GEOGRAFIA

- » Reconhecer-se como sujeito e como parte integrante dos lugares de vivências e dos diversos grupos sociais aos quais pertence.
- » Entender como as relações entre pessoas, grupos sociais e o ambiente constituem os lugares de vivências.

- » Identificar, em seu cotidiano, elementos geográficos de outros lugares e temporalidades.
- » Desenvolver atitudes cuidadosas e solidárias com as outras pessoas e com os lugares de vivências.
- » Localizar, nos lugares de vivências, situações de bem-viver e de risco, desenvolvendo atitudes cuidadosas consigo e com o outro.
- » Identificar papéis sociais de pessoas em relação à organização espacial e às vivências sociais.
- » Relacionar atividades de produção no campo e na cidade com os modos de vida dos grupos sociais.
- » Elaborar e explorar diferentes produtos gráficos e cartográficos para posicionamento e deslocamentos nos lugares.
- » Construir e aplicar noções de espacialidade a partir de leituras, múltiplas linguagens, ludicamente.
- » Pesquisar a ação de elementos geográficos na configuração e na diferenciação das paisagens naturais, culturais, urbanas e rurais.

HISTÓRIA

- » Exercitar a curiosidade, a socialização e o registro de vivências e situações cotidianas, por meio de rodas de conversas, desenhos, relatos orais e escritos.
- » Identificar mudanças e permanências nos espaços escolares e nas relações interpessoais neles existentes, a partir de diferentes evidências não escritas, tais como edificações, fotografias, depoimentos.
- » Construir noções de pertencimento a diferentes grupos sociais (família, escola e comunidade), entendendo seu protagonismo e seu papel social nas mais diferentes formas de manifestações e interações estabelecidas em cada grupo e contexto sociocultural.
- » Definir, coletivamente, regras de convivência no espaço escolar, enquanto prática de participação do cidadão.
- » Utilizar diferentes documentos como suporte à produção de memória para compreender sua própria história, de grupos sociais e da comunidade em que vive.

- » Pesquisar fatos relacionados ao seu lugar de vivências ocorridos há décadas ou séculos.
- » Identificar e questionar as diferenças entre realidade vivenciada e outras realidades, como, por exemplo, brincadeiras de diferentes épocas, a partir do uso de fontes históricas escritas, orais.
- » Identificar diferentes noções de tempo, percebendo as formas de sua medição.
- » Perceber mudanças e permanências nos modos de ser, viver e pensar a comunidade em que vive como resultado da ação humana em seu contexto social.
- » Identificar diferenças e semelhanças entre as formas de organização (bairros, regiões, zonas, setores), ao longo do tempo, do município em que vive.

**Objetivos de aprendizagem do
componente curricular de História –
Base Nacional Comum Curricular**

2. Abordando conteúdos relacionados a Ciências Naturais – área de Conhecimento de Ciências da Natureza e suas Tecnologias.

A Base Nacional Comum de Educação defende que o ensino de Ciências da Natureza tem como compromisso uma formação que prepare o sujeito para interagir e atuar em ambientes diversos, considerando uma dimensão planetária, uma formação que possa promover a compreensão sobre o conhecimento científico pertinente em diferentes tempos, espaços e sentidos, bem como a compreensão de questões culturais, sociais, éticas e ambientais associadas ao uso dos recursos naturais e à utilização do conhecimento científico e suas tecnologias.

O ensino de Ciências da Natureza visa capacitar as crianças para reconhecer e interpretar fenômenos, problemas e situações práticas, como, por exemplo, questões associadas à geração e ao tratamento do lixo urbano e à qualidade do ar de nossas cidades, a partir de diferentes visões de mundo, contextos e intencionalidades.

Para essa formação ampla, os componentes curriculares da área do conhecimento Ciências da Natureza

devem possibilitar a construção de uma base de conhecimento contextualizada, envolvendo a discussão de temas como energia, saúde, ambiente, tecnologia, educação para o consumo, sustentabilidade, entre outros.

A partir das Unidades de Conhecimentos (UC) propostas pela Base Nacional Comum de Educação, alguns eixos são potenciais para o trabalho de educação para o trânsito, sendo eles: Ambiente, recursos e responsabilidade; Bem-estar e saúde; Sentidos: percepções e interações.

Outros conceitos que favorecem o trabalho relacionado a esta área do conhecimento são: gases poluentes emitidos pelos veículos, a queima de combustíveis, poluição sonora, visual e ambiental; os equipamentos de segurança, de sinalização e de fiscalização; os acidentes de trânsito e suas consequências para o indivíduo, sua comunidade e toda a sociedade, afetando o sistema de saúde pública; o estresse produzido pelos congestionamentos; os problemas causados pela falta de manutenção preventiva e de conservação dos veículos; a evolução tecnológica dos veículos, o efeito estufa e suas relações com o trânsito, etc.; as consequências do uso de drogas e de bebidas alcoólicas no trânsito; os deficientes físicos e a mobilidade.

Por isso, essa área possibilita explorar a dimensão biopsicossocial do ser humano no trânsito. Esse trabalho pedagógico acontece à medida que a criança começa a utilizar os sentidos do corpo para realizar escolhas mais seguras, ou ainda, aprende a lidar com as frustrações, a negociar, a reconhecer as próprias angústias e medos, construir atitudes e sentimentos positivos e é capaz de qualificar sua participação na organização e compartilhamento do espaço público.

Dessa forma, o desenvolvimento motor e cognitivo irá permitir que a criança interaja de forma cada vez mais plena com o espaço em que vive e circula.

Por último, é importante destacar o autocuidado como um importante conceito que está presente na formação integral do indivíduo para o trânsito, seja a partir da noção de autoproteção ou preparando-o para realizar escolhas saudáveis em seus deslocamentos.

Por sua abrangência, a área das Ciências Naturais permite a plena inclusão do tema trânsito em todos os seus conteúdos, conforme é demonstrado nos objetivos discriminados a seguir:



CIÊNCIAS DA NATUREZA E SUAS TECNOLOGIAS

BEM-ESTAR E SAÚDE

- » Identificar práticas cotidianas de cuidados pessoais que contribuem para o bem-estar e saúde.

SENTIDOS: PERCEPÇÃO E INTERAÇÃO

- » Compreender que se interage com o mundo em que se vive por meio dos sentidos.
- » Reconhecer equipamentos tecnológicos que necessitam do uso dos sentidos no cotidiano (ex.: semáforo como um equipamento que utiliza cores para organizar o trânsito, que ajuda a evitar acidentes).
- » Reconhecer que nossa mobilidade e nossa capacidade de utilizar os cinco sentidos dependem das nossas condições físicas e de saúde.

AMBIENTE, RECURSOS E RESPONSABILIDADE

- » Reconhecer em diferentes ambientes os recursos naturais disponíveis e o uso que se faz deles.

Objetivos de aprendizagem do componente curricular de Ciências – Base Nacional Comum Curricular

3. Abordando conteúdos relacionados a Língua Portuguesa, Artes, Educação Física – área de Linguagens e suas Tecnologias.

A disciplina de Língua Portuguesa está presente em todas as situações de ensino e aprendizagem, envolve comunicação e serve de instrumento de construção de conhecimentos em todas as áreas e temas. Por isso proporciona inúmeras possibilidades de trabalho com os temas transversais. Conforme os Parâmetros Curriculares Nacionais:

Os objetivos de Língua Portuguesa salientam também a necessidade de os cidadãos desenvolverem sua capacidade de compreender textos orais e escritos, de assumir a palavra e produzir textos, em situações de participação social. Ao propor que se ensine aos alunos o uso das diferentes formas de linguagem verbal (oral e escrita), busca-se o desenvolvimento da capacidade de atuação construtiva e transformadora. O domínio do diálogo na explicitação, discussão, contraposição e argumentação de ideias é fundamental na aprendizagem da cooperação e no desenvolvimento de atitude de autoconfiança, de capacidade para interagir e de respeito ao outro. A aprendizagem precisa então estar inserida em ações reais de intervenção, a começar pelo âmbito da própria escola. (BRASIL, 1997a, p. 37)

As diretrizes curriculares Nacionais Gerais da Educação Básica apontam a língua portuguesa como componente interdisciplinar, ao afirmar que “o conhecimento próprio da disciplina [...] está para além dela” (BRASIL, 2013, p. 28). Através da linguagem – capacidade humana realizada sob a forma de signos verbais, gestuais, imagéticos, dentre outros – os sujeitos se constituem, constroem identidades, produzem conhecimento e agem de forma crítica no mundo.

Dentre os seis campos de atuação propostos pela Base Nacional Comum de Educação, pode-se concluir que três estão diretamente relacionados às questões do trânsito, sendo:

- » **Práticas da vida cotidiana** – campo de atuação que diz respeito à participação em situações de leituras/escuta, produção oral/escrita, próprias de atividades do dia a dia, no espaço doméstico/familiar, cultural, profissional que crianças e jovens vivenciam.
- » **Práticas políticas-cidadãs** – campo de atuação que diz respeito à participação em situações de leitura/escrita, produção oral/escrita, especialmente de textos das esferas jornalística, publicitária, política, jurídica e reivindicatória, contemplando temas que impactam a cidadania e o exercício de direitos.
- » **Práticas investigativas** – campo de atuação que diz respeito à participação em situações de leitura/escrita, produção oral/escrita de textos que possibilitem conhecer os gêneros expositivos e argumentativos, as linguagens e as práticas relacionadas ao

estudo, à pesquisa e à divulgação científica, favorecendo a aprendizagem dentro e fora da escola.

Sobre a linguagem escrita relacionada ao trânsito, os estudantes devem ser estimulados a produzir textos que contenham sua percepção sobre o trânsito de sua cidade. Os alunos podem contribuir na criação de slogans, de panfletos, de cartazes e de outros materiais educativos para o trânsito.

Segundo Rozestraten,

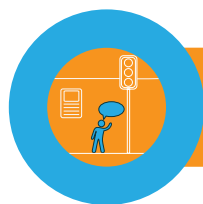
[...] temos um vocabulário especial de trânsito: todos os verbos que indicam movimento: andar, subir, descer, passar, correr, acelerar, desacelerar, frear e atravessar. Estes verbos podem ser acompanhados de advérbios indicando diversas modalidades: depressa, devagar, lentamente, rápido, continuamente. Temos uma série de palavras que se referem ao espaço: perto, longe, próximo, afastado, amplo, restrito, largo, estreito, além dos substantivos de distância, espaço, dimensões, altura, largura, comprimento. (ROZESTRATEN, 2004, p. 19)

Além disso, é importante que o aluno compreenda a importância da comunicação no trânsito. O homem se constitui socialmente a partir do momento em que interage com seus semelhantes. Essa interação acontece por meio da comunicação verbal e não verbal. Isso também acontece no trânsito.

A linguagem mais comumente utilizada no trânsito se dá por meio dos códigos e símbolos: sinalização vertical e horizontal, sinais luminosos, informações, gestos e sinais sonoros (verificar anexo I – Linguagem no Trânsito).

Além disso, no trânsito há diferentes *locais de fala* que obedecem a uma hierarquia: o usuário da via, o Agente de Trânsito e a sinalização. Em trânsito, a criança irá interagir com esses diferentes atores e deve estar preparada para comunicar-se de forma eficiente com todos, pois, se a comunicação não for bem estabelecida, as consequências podem ser fatais.

Dessa forma, a disciplina de Língua Portuguesa possibilita, por meio da interpretação, das formas de convencimento empregadas nos textos e da escrita, capacitar os discentes para o exercício da ética, da cidadania e das condutas seguras no trânsito.



LINGUAGENS E SUAS TECNOLOGIAS

AS PRÁTICAS DA VIDA COTIDIANA

- » Relatar, com coerência, experiências vividas, usando diferentes elementos que marquem a passagem do tempo.
- » Argumentar acerca de atitudes e tomadas de decisões cotidianas.
- » Posicionar-se com clareza sobre um tema do cotidiano.
- » Utilizar padrões de interação adequados a diferentes contextos sociais, compreendendo os papéis dos sujeitos nessas interações.

PRÁTICAS POLÍTICAS CIDADÃS

- » Identificar, em notícias e reportagens de jornais ouvidos ou lidos com apoio do/a professor/a, elementos como o que, quem, onde, quando e como.
- » Compreender a estrutura de cartazes e faixas que circulam na escola e no seu entorno e os principais recursos de convencimento neles utilizados.
- » Escrever cartazes e faixas educativas, usando recursos argumentativos adequados à situação comunicativa.
- » Levantar argumentos que ajudem a defender determinado ponto de vista, na defesa dos direitos.
- » Produzir, coletivamente, sob orientação do professor/a, cartas abertas, usando recursos argumentativos, justificando a importância do tema tratado nas cartas.
- » Produzir abaixo-assinados ou cartas reclamatórias, usando recursos argumentativos, tais como justificativa de motivos e explicitação de reivindicações.

PRÁTICAS INVESTIGATIVAS

- » Formular perguntas pertinentes ao conteúdo de um tema estudado.
- » Registrar resultados de estudo/pesquisa, por meio de diários de campo, relatos, fichas informativas, tabelas, quadros, gráficos.
- » Produzir roteiros de pesquisa para diferentes componentes curriculares, considerando a especificidade das tarefas.

Objetivos de aprendizagem do componente curricular de Língua Portuguesa – Base Nacional Comum Curricular

Artes

Dentro do componente curricular de Artes, as experiências de aprendizagem têm o sujeito e suas relações consigo mesmo, com o outro e com o mundo como fundamentais, proporcionando-lhe a capacidade de se colocar no lugar do outro ao mesmo tempo que se diferencia dele.

Através de atividades que facilitem o desenvolvimento da percepção, da reflexão, da imaginação e da criatividade, é possível trabalhar através do tema trânsito as diferentes linguagens artísticas, como: pintura, escultura, música, teatro, dança, etc. Recomendam-se visitas a museus, teatros, caminhadas pelos bairros da cidade, confecções de materiais, painéis e exposições com os mais diversos tipos de materiais como papéis, tintas, lápis, sucatas, etc., além de organização de exposições com materiais relativos ao trânsito, como, por exemplo, sinalização.

TEATRO

- » Desenvolver a imaginação por intermédio do faz de conta, da imitação e do experimentar-se no lugar do outro.
- » Explorar modalidades de improvisação, em especial ao jogo dramático, valorizando o trabalho coletivo e a autoria.
- » Perceber e explorar a teatralidade e a performatividade dos gestos e comportamentos do cotidiano.

DANÇA

- » Vivenciar a expressividade, por meio da experimentação do espaço pessoal do corpo e dos espaços compartilhados pelos corpos em movimento.
- » Experimentar diferentes formas de deslocamentos, planos, direções e orientação no espaço.
- » Experimentar brincadeiras, jogos e danças coletivas de diferentes matrizes estéticas e culturais.

Objetivos de aprendizagem do componente curricular de Artes – Base Nacional Comum Curricular

Educação Física

A Educação Física pode incluir o tema trânsito em suas atividades ao trabalhar com noções espaciais e de lateralidade, imprescindíveis à locomoção. Como sugestão, atividades corporais de deslocamento que solicitem o domínio dos conhecimentos de esquerda, direita, para frente, para trás, etc. Pode-se promover atividades que envolvam a comunidade, como, por exemplo, um passeio ciclístico, traçando junto com os alunos o trajeto a ser percorrido, discutindo sobre os equipamentos de segurança, analisando as regras estabelecidas para os ciclistas, refletindo sobre a melhoria da qualidade de vida através da prática de atividades físicas, entre outras questões, levando os alunos a compreenderem a necessidade da responsabilidade e do respeito ao compartilhar o espaço público.

No campo de valores e atitudes, é importante destacar que alguns conteúdos classificados, segundo os Parâmetros Curriculares Nacionais (BRASIL, MEC, 1997b), como de natureza atitudinal – como inclusão, tolerância, respeito às diferenças, solidariedade, etc., sugeridos para serem tratados, pedagogicamente, de maneira transversal – encontram-se na disciplina de Educação Física. Por meio de atividades lúdicas e esportivas, é possível estimular debates e reflexões, ressaltando a importância do respeito às diferenças, transmitindo aos alunos valores éticos universais, para além dos muros da escola.

BRINCADEIRAS E JOGOS

- » Compreender e valorizar os diferentes sentidos e interesses constitutivos das brincadeiras e jogos do contexto comunitário e regional.
- » Identificar locais disponíveis na escola e na comunidade para prática de brincadeiras e jogos do contexto comunitário regional.
- » Contribuir, de maneira solidária, na resolução coletiva das problemáticas vividas nas brincadeiras e jogos, reconhecendo as diferenças de gênero, etnia, classe social, aparência e desempenho corporal, com base nos princípios de justiça, equidade e solidariedade.

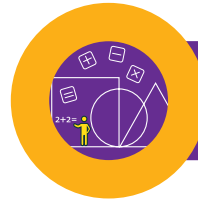
**Objetivos de aprendizagem do
componente curricular de Educação Física –
Base Nacional Comum Curricular**

4. Abordando conteúdos relacionados a Matemática e suas Tecnologias.

De acordo com a Base Nacional Comum, o ensino de Matemática visa à compreensão abrangente do mundo e das práticas sociais. A Matemática é uma ciência composta por múltiplos conceitos que se relacionam, se complementam e que, muitas vezes, são interdependentes. Além disso, o corpo de conhecimentos matemáticos está fortemente apoiado em suas aplicações, tanto aquelas do cotidiano que está fora da sala de aula quanto as que se originam pelo próprio desafio do conhecimento, que está sempre em movimento, necessitando ser completado, explicado e verificado.

A Matemática está cada vez mais presente na vida cotidiana das pessoas, visto que precisamos com frequência calcular, comprar, pagar, receber, entre outras operações. No trânsito não é diferente, pois a matemática está presente: nas estatísticas sobre a frota de veículos, no número de acidentes e de vítimas, no cálculo das despesas com as vítimas de acidentes, para determinar a distância que se vai transitar entre o local de origem e de destino, entre outras situações comuns no cenário do trânsito, as quais podem ser representadas, a partir de dados numéricos, em tabelas ou gráficos.

Dessa forma, o conhecimento produzido na Matemática irá subsidiar a compreensão do trânsito e suas implicações para a vida do aluno.



**MATEMÁTICA
E SUAS TECNOLOGIAS**

GEOMETRIA

- » Identificar e descrever a localização de pessoas e objetos no espaço, considerando um ponto de referência.
- » Descrever, comparar e nomear figuras planas (círculo, quadrado, retângulo e triângulo).
- » Identificar e descrever localização e movimentação de objetos no espaço, mudança de direção, usando termos como: paralelas, transversais, perpendiculares, interseção, direita e esquerda.

GRANDEZAS E MEDIDAS

- » Coletar dados de uma pesquisa envolvendo apenas uma variável (Ex.: quais os meios de transportes utilizados), descrever os seus resultados e construir representações próprias para comunicar esses dados.
- » Estimar, fazer medições, comparar e ordenar comprimentos.
- » Ler, identificar e registrar horas e duração dos eventos – calcular intervalo de tempo.

ESTATÍSTICA E PROBABILIDADE

- » Coletar dados de uma pesquisa envolvendo apenas uma variável (Ex.: quais os meios de transportes utilizados). Descrever os seus resultados e construir representações próprias para comunicar esses dados.
- » Descrever resultados de eventos cotidianos, envolvendo o acaso, indicando-os como “prováveis”, “pouco prováveis”, “improváveis”.
- » Identificar uma informação (Ex.: “quantos” ou “quem”) e comparar duas informações (Ex.: “quem tem menos?” ou “qual é maior?”) com base em tabelas ou gráficos.

- » Interpretar e comparar dados apresentados em uma tabela simples, gráficos de barras ou colunas.
- » Identificar dentre eventos cotidianos aqueles que têm maior chance de ocorrência.

NÚMEROS E OPERAÇÕES

- » Resolver e elaborar problemas de adição e subtração (juntar, acrescentar, comparar, separar, retirar, completar).

ÁLGEBRA E FUNÇÕES

- » Resolver problemas que envolvem variação de proporcionalidade direta entre duas grandezas, incluindo escalas em plantas e mapas.

**Objetivos de aprendizagem do
componente curricular de Matemática –
Base Nacional Comum Curricular**

TRÂNSITO E FAMÍLIA

Há um provérbio africano que diz: “É preciso uma aldeia para educar uma criança”. A responsabilidade de educar e formar integralmente o ser humano não é somente da família, mas compartilhada com a escola e com toda a sociedade:

É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária. (BRASIL, Lei 8.069, 1990, art. 27).

Dessa forma, o acesso a uma mobilidade humana segura é parte fundamental no processo de garantia desses direitos e passa pela responsabilidade de manter a integridade física, mental e social da criança enquanto se desloca pela cidade para atender às suas necessidades e interesses, bem como pelo processo de formação integral do ser humano para o trânsito, por meio da educação.

A responsabilidade por manter a integridade da criança é, em grande parte, de seus cuidadores, com a adoção de comportamentos seguros e cuidado no transporte de crianças e responsabilidades da sociedade e, mais especificamente do poder público, ao garantir vias seguras para a circulação de crianças.

No entanto, é possível afirmar sobre nossas cidades:

Crianças e jovens frequentemente encontram um meio urbano que presta pouca atenção às suas necessidades de transporte. Nas cidades, onde o volume e a variedade de atividades são maiores, oportunidades de acesso independentes a eles são restringidas por uma política de transporte que é ditada pelas necessidades e hábitos dos adultos, mais particularmente, adultos que possuem e utilizam carros. (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2010, p. 12)

Assim, a segurança no transporte de crianças fica sob responsabilidade exclusiva dos cuidadores e, mui-

tas vezes, a família não tem o repertório necessário para a realização de escolhas que garantam a segurança de suas crianças e adolescentes. Existem ainda questões de valores e crenças a respeito dos temas de trânsito e de cuidado.

A cultura de proteção das crianças é um fato recente do ponto de vista da história da humanidade. Historiadores, como Ariès (1981), destacam que na sociedade Medieval não havia um *sentimento de infância*, ou seja, não existia uma consciência da particularidade de uma determinada faixa etária que distingue a criança do adulto. Havia sim um sentimento de afeto com as crianças, mas na Europa até o século XV, e no Brasil até por volta do século XIX, muitas crianças morriam devido às precárias condições de vida e pensava-se que um desígnio divino determinava a sobrevivência de apenas algumas crianças. Por isso, havia uma tolerância maior à mortalidade infantil e, ao mesmo tempo, não havia uma preocupação com suas peculiaridades e necessidades.

Um primeiro *sentimento de infância* surgiu por volta dos séculos XVI e XVII, mas foi no século XVIII (na Europa, e por volta do final do século XIX no Brasil) que se iniciou a busca por garantir o bem-estar físico e psicossocial das crianças, considerando suas especificidades.

A garantia desse bem-estar ainda não encontra eco nas situações de trânsito por boa parte da sociedade brasileira. Por um lado, existe a concepção de que acidentes são fatalidades e desconsidera que a prevenção, por meio de escolhas individuais, como a adoção de hábitos e comportamentos seguros, e ações de intervenção coletivas, como a criação de legislações e mudanças infraestruturais, podem diminuir significativamente o índice de mortes e lesões em crianças e jovens. Por outro lado, a complexidade das relações de trânsito, junto aos modos de vida da sociedade moderna, podem levar a família a não refletir sobre suas escolhas e deixar, por exemplo, que a criança não utilize o dispositivo de retenção no veículo por causa de seu “desconforto”, sem considerar o risco a que está exposta, ou até mesmo realizar escolhas inseguras pelas crianças por falta de repertório ou alternativas, como deixar que a criança

desloque-se sozinha para ir à escola, sem que tenha adquirido as habilidades necessárias para a convivência no espaço urbano.

Por essa razão, existem questões específicas que se referem à circulação e transporte de crianças que não são levadas em conta por parte de seus familiares durante os deslocamentos. Comportamentos relacionados à travessia e circulação por ruas e calçadas e uso dos dispositivos de segurança podem se configurar como grandes fatores de risco e dizimam muitas vidas.

No entanto, afirmar que uma criança sofre uma lesão de trânsito, que pode levar a graves ferimentos ou morte, apenas por negligência de um cuidador é simplificar todas as questões sociais e culturais que perpassam o processo de formação e apropriação das cidades por parte das crianças e suas famílias, além da própria dinâmica familiar no século XXI e os desafios de educar e formar uma criança nesses tempos.

Considerando que grande parte das mortes de crianças por causas externas no Brasil e no mundo se dá por causa dos acidentes e que os índices estão em patamares alarmantes, já apontados neste documento, é possível falar de uma epidemia e, como tal, um problema de saúde pública, de caráter social:

Alguns elementos observados em nossa sociedade e no ambiente estão ligados ao aumento da exposição das crianças aos riscos de acidentes. A falta de informação, de infraestrutura adequada, de espaços de lazer, de creches e escolas e de políticas públicas direcionadas à prevenção de acidentes são alguns exemplos desta relação. Fatores como pobreza, população residente em região de alta vulnerabilidade, baixa escolaridade, habitações precárias e famílias numerosas estão associados aos riscos de acidentes. Por outro lado, é importante ressaltar que qualquer criança, independentemente de sua classe social, está vulnerável à ocorrência de um acidente. (CRIANÇA SEGURA, 2011, p. 12)

Garantir às crianças uma mobilidade humana que seja segura e ambientalmente responsável é essencial do ponto de vista social e econômico, uma vez que o futuro de nossa sociedade depende da formação plena e integral desses sujeitos.

Por isso, é necessária uma transformação cultural e o empoderamento de todos os agentes que cuidam do bem-estar da criança, com a garantia de cumprimento

da legislação por parte de toda a população e ações de mudança de arquitetura das cidades para que seja mais amigável às crianças e jovens. Apesar de ser um processo complexo e com grandes desafios, são processos que garantem a mudança efetiva de comportamento e diminuição da acidentalidade com esse público.

É essencial nesse processo o envolvimento não só da família, mas de todas as esferas da sociedade, conforme destaca a Organização não governamental Criança Segura (2011):

É importante que haja este comprometimento de todas as esferas da nossa sociedade em lidar com a temática dos acidentes como uma questão de saúde pública, na qual a solução está respaldada na cultura da prevenção, ou seja, na elaboração de políticas e ações, bem como a adoção de comportamentos seguros que estejam voltados para o desenvolvimento saudável e seguro de crianças e adolescentes. (CRIANÇA SEGURA, 2011, p. 15)

Ao mesmo tempo, urge que o tratamento da educação para o trânsito na escola auxilie os cuidadores nessa complexa tarefa de garantir deslocamentos seguros para crianças e adolescentes. Para tanto, a escola deve levantar reflexões a respeito dos comportamentos seguros e da vulnerabilidade da criança no trânsito, considerando que ela ainda não desenvolveu todas as habilidades necessárias para circular com segurança e necessita da supervisão de um adulto até que atinja autonomia completa.

À escola compete a produção de conhecimento acerca da mobilidade, a partir da realidade dos alunos. Nesse sentido, pode contribuir para a transformação de sua realidade de circulação e estimular novas concepções sobre trânsito, mobilidade e relações no espaço urbano, desenvolvendo valores como diálogo, respeito mútuo, solidariedade e justiça.

Para que essa educação aconteça de forma plena, o envolvimento da família não é apenas desejável, mas essencial, para que o conhecimento elaborado nas diferentes atividades escolares seja compatível com a realidade de circulação vivenciada no cotidiano dos alunos.

Falar em educação para o trânsito é também tratar do desenvolvimento de conhecimentos, habilidades e atitudes que irão conferir progressiva autonomia para

a circulação segura no espaço urbano, compreendendo mudanças de paradigmas, hábitos e comportamentos, a partir do exercício de reflexão e desenvolvimento do senso crítico para transformação da cidade em que vivem.

Nesse sentido, existem objetivos claros a serem alcançados ao final do processo educativo, e a família é protagonista na condução desse processo. As crianças aprendem muitas vezes pelo exemplo e interiorizam as crenças e valores da família que podem contrapor-se, ou ser reforçados, ao que é discutido na escola. Muitas vezes esses hábitos e valores irão manifestar-se imediatamente, outros somente na vida adulta.

Por isso, o planejamento pedagógico deve considerar a família, em suas diversas configurações, e sua participação nos diferentes momentos do trabalho educativo. Nesse sentido, a escola deve convidar a família para refletir a respeito do cidadão que pretende formar e sua atuação na mobilidade urbana, não culpabilizando a família por crenças, valores e hábitos das crianças, mas problematizando-os e construindo, de forma democrática e dialógica, novos modos de vida e ocupação dos espaços públicos.

Ao mesmo tempo, além de discutir com a família o cidadão que se deseja formar, a escola pode ser um catalisador de reflexões a respeito do tipo de território que se pretende construir para as crianças e jovens. Nessa relação, é necessário que haja uma mediação do diálogo entre a criança, seus anseios e direitos, a escola, a família e a sociedade. Nesse caso, a criança não é objeto do processo, mas sujeito ativo, com suas próprias ideias e concepções sobre o tema, atuando como protagonista no processo de educação e ocupação dos espaços públicos a que tem acesso.

Por último, considerando que a tarefa de proteção da infância e educação de nossas crianças e jovens pertence a toda a sociedade, a escola pode atuar como interlocutor entre os diferentes atores, dando suporte às famílias e contribuindo para a transformação de suas crenças e hábitos, promovendo a segurança das crianças na mobilidade humana.

MODELOS E VALORES

Se a mobilidade humana acontece por meio da interação entre pessoas em deslocamento pelo espaço urbano e rural, é essencial discutir a qualidade dessas interações a partir da moral e ética dos indivíduos envolvidos nessa relação.

Existem diversas explicações para como se dá o desenvolvimento moral na formação do indivíduo, ou seja, diversas perspectivas teóricas orientaram a investigação deste tema a partir de diferentes concepções de desenvolvimento humano e de moralidade. De certa forma, grande parte das discussões se dá a partir de algumas epistemologias que serão apresentadas a seguir.

Apesar de estar sendo cada vez menos utilizada no debate contemporâneo acerca da educação, existe um entendimento, por parte de alguns educadores e cuidadores, da criança como página em branco, ou *tábula rasa*, que será moldada a partir da educação imposta pelos adultos.

Há, ainda, a concepção psicanalítica, sobretudo freudiana, em que a moralidade é abordada a partir de aspectos ou traços de caráter que se expressam como consciência moral do indivíduo, com conflitos em seu inconsciente entre suas pulsões e as convenções aprendidas nas interações sociais.

Existe, também, a perspectiva da aprendizagem social, em que se enfatiza como o indivíduo precisa adaptar-se à vida em comunidade para que seja capaz de se inserir nos diversos grupos e instituições sociais. Nesse caso, a criança utiliza recursos como a imitação para esta tarefa até que desenvolva mecanismos de autorregulação a partir de padrões de conduta estabelecidos socialmente.

Atualmente, no entanto, a comunidade educacional reflete sobre essas questões em grande parte a partir da teoria construtivista e da sócio-interacionista.

As bases da teoria construtivista foram construídas a partir dos estudos de Piaget. Essa teoria de desenvolvimento, conhecida como Psicologia Genética, explica primordialmente o desenvolvimento cognitivo, mas traz alguns *insights* a respeito do desenvolvimento moral.

Para o autor, o sujeito irá construir seus valores, princípios e normas morais a partir de suas interações com os diversos ambientes sociais e, principalmente, em sua convivência com o adulto. Além disso, o processo de desenvolvimento moral acontece de forma concomitante ao conhecimento lógico.

No entanto, Piaget foi inovador ao abordar, em sua época, o papel ativo da criança no seu desenvolvimento, pois os saberes são construídos pela criança e não impostos. Para ele, o desenvolvimento cognitivo, afetivo e moral se dá em estágios sucessivos, onde a criança realiza processos internos de organização e adaptação, por

meio de assimilação e acomodação dos conhecimentos construídos.

Além disso, esse teórico apresentou a ideia de que as crianças irão testar hipóteses, ou seja, solucionar diversos problemas no processo de tentativa e erro a partir de seu estágio de desenvolvimento até que haja acomodação dos conhecimentos e a criança passa então a testar novas hipóteses para avançar ao outro estágio. O autor destacou em sua obra a importância da interação social na educação para o desenvolvimento moral.

No que se refere a esse aspecto do desenvolvimento, o indivíduo passa por 3 fases, no mesmo processo geral de adaptação dos desenvolvimentos cognitivo e afetivo. As fases são divididas em anomia, heteronomia e, por último, autonomia.

Na primeira fase, anomia, a conduta da criança não é determinada pelo conhecimento de certo e errado, mas para atender suas necessidades básicas. Nessa fase a criança testa hipóteses imitando comportamento dos adultos em determinadas situações sociais, mas não pelo entendimento da regra em si. Por volta de 5 anos até que a criança atinja cerca de 10 anos, ela está na fase da heteronomia, em que há uma ênfase na regra fixada por uma autoridade (pais, educadores e cuidadores, por exemplo), independente de princípios e valores, ou seja, é uma moral externa ao indivíduo. A partir dessa idade a criança está pronta para construir sua progressiva autonomia, com a legitimação das regras a partir de acordos mútuos entre pares e seus princípios pessoais. O processo educativo deve estimular o desenvolvimento da autonomia.

Diversos autores desenvolveram suas teorias a partir da Psicologia Genética e contribuíram para o entendimento de como acontece esse processo. Dentre eles, destaca-se Lawrence Kohlberg, que criou a teoria dos estágios morais. Esse autor acreditava que as estruturas apresentadas por Piaget não davam conta da complexidade do desenvolvimento da moralidade nos indivíduos e criou uma nova organização.

Os níveis de moralidade segundo Kohlberg são: pré-convencional, convencional e pós-convencional. O nível pré-convencional é caracterizado por uma moralidade heterônoma, ou seja, em seu primeiro estágio o indivíduo compreende a justiça a partir das diferenças de poder e status e, em dilemas morais, não consegue enxergar outras perspectivas. No segundo estágio desse nível existe uma moralidade de intercâmbio, quando

o indivíduo percebe que existem outros interesses, mas ainda a partir de uma perspectiva individualista.

A partir do segundo nível, convencional, o indivíduo já reconhece o outro e inclui dois estágios: o da moralidade normativa interpessoal, quando o sujeito segue as regras para ser bem visto pelo outro ou em consideração aos seus sentimentos, e o da moralidade do sistema social, em que o indivíduo enxerga-se como parte da sociedade e adota seus códigos e procedimentos a partir de uma noção de imparcialidade.

Continuando a escala de desenvolvimento, o autor define o último nível como pós-convencional, quando o indivíduo começa a perceber alguns conflitos entre as regras e o sistema e dirige sua moralidade a partir de princípios éticos universais.

Existe ainda a concepção sócio-interacionista, que difere das demais ao não conceber uma moral universal a ser buscada, mas construída socialmente nos processos de interação entre os sujeitos. Segundo Martins e Branco (2001), esse se configura como um

[...] modelo aberto, que contempla a natureza dinâmica, plural, complexa e coconstruída do desenvolvimento, onde os caminhos do processo nunca podem ser determinados previamente com exatidão. (MARTINS E BRANCO, 2001, p. 170)

Assim, nesse modelo, busca-se compreender a elaboração de valores do sujeito nas situações de interação social. Nesse caso, entende-se que a moralidade é construída na “inter-relação de aspectos culturais, cognitivos, afetivos e sociais da subjetividade humana” (MARTINS E BRANCO, 2001, p. 171), com múltiplas e complexas manifestações.

Nessa perspectiva tanto o sujeito como a cultura se constituem mutuamente no processo de inter-relação entre os indivíduos, quando o indivíduo reconstrói suas noções de certo e errado a partir das interações sociais e, ao mesmo tempo, altera a moralidade presente na cultura coletiva.

Isso se dá a partir do processo de internalização, em que o indivíduo, ao ter contato com um elemento externo a si, por meio da relação com seus pares, com um professor ou adulto cuidador, ou até mesmo apresentado por um produto cultural, se apropria desse conhecimento e o incorpora à sua subjetividade. Nessa relação, o indivíduo é apresentado a elementos da cultura, de

ordem moral, por exemplo, e, no processo de internalização, pode transformá-la, ao atribuir significados próprios aos conteúdos morais, e alterar a cultura daquela coletividade.

Para este documento, adota-se tanto a linha construtivista quanto a sócio-interacionista, pois, apesar de epistemologicamente distantes entre si, ambas ajudam na compreensão da realidade a partir do recorte que este documento traz, tanto no que diz respeito à apropriação do espaço público, quanto aos objetivos da educação para o trânsito.

A partir dessas concepções, o papel do educador é buscar utilizar estratégias compatíveis à maturidade daquela criança, realizando a mediação entre o sujeito e o objeto de conhecimento, no caso a mobilidade, e as diferentes formas de ocupação dos espaços públicos.

Outro aspecto importante diz respeito à necessidade de elementos motivacionais e afetivos no processo de ensino-aprendizagem para que, dentre os diversos estímulos, conteúdos culturais e visões a respeito da mobilidade, que muitas vezes concorrem entre si, os alunos orientem suas expectativas e comportamentos a partir da segurança, solidariedade e compartilhamento do espaço.

A perspectiva sócio-interacionista auxilia ainda a compreender a questão da moralidade a partir da diversidade sociocultural presente nas microrrelações nas diferentes esferas sociais e como ocorrem os processos subjetivos de posicionamento moral em determinado grupo, escola ou região. Compreender esses processos auxilia a identificar ferramentas e estratégias mais eficazes para promover a segurança viária.

A partir dessas contribuições, é preciso entender o papel dos adultos, sejam eles educadores ou cuidadores, na mediação do sujeito com a cultura e no processo de construção da moral e ética para o convívio no território.

Se por um lado a criança é um sujeito ativo em seu processo de construção do conhecimento e não recebe de forma passiva os conhecimentos transmitidos pelos adultos, por outro lado o estabelecimento de bons modelos de cuidado de si e do outro no espaço público é importante na medida em que oferece repertórios para que as crianças elaborem sua moralidade na perspectiva da solidariedade, do respeito mútuo, do diálogo e da justiça.

Na escola, isso se dá por meio de atividades direcionadas, mas também em seu currículo oculto. A ética

e cidadania são aprendidas na relação professor-aluno e na forma como são mediados os relacionamentos e conflitos entre pares.

Para Piaget, por exemplo, não é necessário o ensino da moralidade como um componente curricular, mas o tema deve estar presente em todos os aspectos e ambientes presentes na escola. Atividades de socialização, brincadeiras, jogos, aprendizagem entre pares e vivências são exemplos de atividades que facilitam a construção da autonomia moral.

Situações vivenciais de trânsito, simulação, vivências no entorno da escola, problematização dos trajetos cotidianos são atividades que proporcionam à criança situações para que ela vivencie valores e construa suas próprias hipóteses para resolução dos desafios de se deslocar com segurança.

É importante também propor reflexões e desenvolver um senso crítico a respeito do modelo de mobilidade e das políticas públicas de desenvolvimento urbano para que as crianças sejam capazes de opinar e atuar na direção do tipo de território em que querem circular e viver, reconhecendo e construindo seus próprios valores e princípios acerca do tema.

Já na família, os modelos podem ser fundamentais na construção de hábitos, crenças e valores e, consequentemente, progressiva autonomia do indivíduo. Assim como em qualquer interação social, o indivíduo elabora sua moralidade a partir de sua relação com o outro, no caso o membro de sua família, mas de forma ativa no processo.

No entanto, com a família ele terá a convivência muito maior que em outros espaços de socialização e subjetivação. Nesse sentido, o transporte cotidiano da criança é, em si, um ato educativo, onde ela poderá vivenciar hábitos e valores e construir suas crenças a respeito da mobilidade humana.

Isso se dá por meio de atividades ligadas à criança, como a importância que a família dá ao uso dos dispositivos de retenção ou à travessia em local adequado, nos locais de brincadeira na ocupação do espaço público, entre outras situações, e por meio do comportamento dos adultos, em sua relação com as normas de segurança e com o outro.

Dessa forma, cada fase do desenvolvimento físico-motor, cognitivo, emocional e moral trazem desafios e implicações no transporte de crianças, tanto em relação às suas vulnerabilidades e necessidade de cuidados

específicos, quanto para construir uma boa percepção do que é o autocuidado no trânsito, e oferecer um repertório variado sobre os valores, crenças e atitudes a respeito da mobilidade humana.

Segundo o ONG Criança Segura (2011), os riscos e cuidados no transporte de crianças são diferentes a cada faixa etária, uma vez que dependem das habilidades e maturidade para lidar com as situações de trânsito.

Dessa forma, até cerca de três anos de idade, a criança fundamenta seu aprendizado a partir de sensações e movimentos, que constituem sua forma de interação com o mundo. Com relação aos cuidados no trânsito, é fundamental o transporte em dispositivos de retenção. Para auxiliar seu desenvolvimento, a exploração de espaços públicos, feita de forma segura, amplia seu horizonte de interação.

À medida que o desenvolvimento motor permite que a criança aprenda a andar com desenvoltura, é necessário maior cuidado com os atropelamentos, pois as crianças, em sua ânsia de explorar o mundo, podem soltar-se de seus cuidadores ou aproximar-se de carros que estão manobrando.

No período entre quatro e seis anos, as crianças desenvolvem mais rapidamente sua socialização. Nesse sentido, o incentivo à ocupação de espaços públicos de convivência com outras crianças, como praças e parques, é um meio importante para ajudá-las a desenvolver habilidades sociais de diálogo e cooperação, ao mesmo tempo que incentiva a progressiva autonomia no acesso aos bens e serviços que a cidade oferece. No entanto, é necessário que haja sempre um adulto por perto cuidando de sua segurança em ruas e parques, pois elas ainda não adquiriram total autonomia na percepção de riscos e autocuidado. Ao circular de automóvel, o uso do dispositivo de retenção é obrigatório e garante sua segurança.

Por volta dos sete anos, a criança desenvolve essa percepção, mas não tem total autonomia e necessita de acompanhamento e proteção para evitar acidentes de trânsito. Nessa fase, é comum que se sinta mais envergonhada em usar os dispositivos de retenção, porém isso representa uma boa oportunidade para que a família e seus cuidadores ajudem-na a desenvolver o valor de autoproteção.

A partir dessa fase, a criança vai adquirindo progressiva autonomia até que possa cuidar de si mesma no espaço público, circulando com responsabilidade e segurança.

Durante todas as etapas é fundamental expor a criança, de forma progressiva, a situações variadas de trânsito e uso dos espaços públicos. É importante também que ela tenha a experiência de uso dos diferentes modos de deslocamento, como a bicicleta, primeiro em praças e parques, depois em ciclovias e ciclofaixas, transporte público coletivo e, principalmente, andar a pé pela cidade, acompanhada de um adulto, mas sendo capaz de usufruir do território como pedestre, adquirindo o senso de responsabilidade e autoproteção nesse modo de deslocamento. Dessa forma seu desenvolvimento será estimulado para circular com segurança, além de conhecer melhor o território em que vive e nele atuar.

A teoria de Kohlberg traz elementos para buscar a transformação da sociedade ao afirmar que as crianças poderão compreender um nível mais alto de julgamento moral desde que lhes seja explicado, no âmbito da família, da escola ou nas demais interações sociais. Assim, todo indivíduo é capaz de transcender os valores de sua cultura e possibilitar transformações sociais.

O espaço público é um território privilegiado de constituição do sujeito e desenvolvimento de sua moralidade, para que possa atuar de forma política na cidade, apropriando-se criticamente dos valores sociais vigentes e transformá-los de forma a garantir os direitos de todos os cidadãos, além de elaborar novas configurações de normas sociais e regras de convivência para uma mobilidade cada vez mais humana.

O MEIO E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A educação para o trânsito deve adaptar-se às atuais configurações do espaço público urbano e rural. Hoje existem algumas especificidades desses espaços que apresentam desafios para a educação, dentre elas destacam-se a alta taxa de motorização, com o crescimento exponencial do veículo sobre duas rodas – inclusive nos espaços rurais, onde a motocicleta substituiu os veículos de tração animal – prática de velocidade alta, condutores de veículos motorizados cada vez mais jovens, condominização do território, afastando cada vez mais crianças e jovens da convivência nos espaços públicos, desenvolvimento urbano que obriga grande parte da população a percorrer grandes distâncias para realização de atividades cotidianas, ao mesmo tempo que o privilégio ao modelo rodoviário cria a necessidade

de construir rodovias que cortam os trechos urbanos e tornam-se avenidas de circulação diária, transporte público que, em grande parte das cidades, não atende às necessidades da população, e infraestrutura viária não compatível com as taxas de motorização. Há de se considerar ainda a disputa pelo espaço em uma sociedade marcada pela desigualdade social e as crenças e valores da cultura centrada no automóvel.

Se por um lado é importante que a escola apresente novas formas de sociabilidade e ocupação dos espaços públicos, refletindo sobre esse modelo de mobilidade e propondo novas formas de apropriação do território, por outro lado, é necessário preparar as crianças e jovens para os riscos existentes, de modo que lhes dê instrumentos e estratégias para manter-se seguros em seus deslocamentos.

O processo de educação para o trânsito deverá, dessa forma, dialogar com a realidade local para então partir para as questões globais por meio de algumas estratégias:

Oportunidades de aprendizagem ativa e apreensão crítica da realidade: deve-se confiar na capacidade das crianças de aprender e apresentar propostas pedagógicas que as levem à reflexão e compreensão do trânsito como um fenômeno social e inerente às suas vidas. Ao mesmo tempo, as estratégias devem promover a participação ativa dos alunos na formulação de hipóteses, resolução de problemas, troca entre pares e participação ativa na eleição de temas que sejam pertinentes à sua realidade de circulação.

Relevância social, ultrapassando os muros da escola: a aprendizagem se tornará mais significativa à medida que os alunos compreenderem seu papel na transformação de sua realidade e as possibilidades de atuação. Por isso, a realização de atividades que envolvam a comunidade no entorno da escola, como recuperação de espaços públicos, campanha educativa para a população, entre outras, irá contribuir para a formação plena e integral das crianças e adolescentes da educação básica.

Ocupação dos espaços públicos: as atividades práticas e vivenciais podem ser realizadas por meio de simulações, mas em algum momento, à medida que a maturidade das crianças permitir, é necessário levá-las para a exploração orientada do espaço público, com atividades de descoberta, conhecimento, atuação e apropriação crítica de parques, praças e ruas.

Identificação de riscos: em atividades práticas e teóricas, é preciso preparar o aluno para identificar e minimizar os riscos ao circular nos diversos modos de deslocamento.

Apesar de a escola ser capaz de preparar esses alunos para o trânsito nas vias urbanas e rurais, não se pode perder de vista que a questão dos acidentes de trânsito é uma questão social ligada a um modelo de mobilidade cuja construção histórica é marcada pela falta de planejamento ou, quando este era realizado, visava atender às necessidades imobiliárias ou às necessidades dos meios de transporte, principalmente o automóvel individual, e não às pessoas que vivem nas cidades.

Os espaços de convivência e circulação de pedestres foram sendo tomados por espaços para estacionamentos e vias para circulação de carros. Uma perspectiva utilitarista do espaço público levou à destruição ou abandono de praças, parques e patrimônios arquitetônicos e históricos, levando consigo a identificação e afetividade da população com aquele espaço.

Como consequência, a menor ocupação dos espaços públicos afetou a qualidade da relação das pessoas com a cidade e até mesmo entre si, tornando mecanizada a relação com a cidade, que se torna um espaço apenas de circulação, sem a convivência, e objetificando o outro, que se torna meu concorrente na luta pelo acesso aos bens e serviços.

A cartilha Crianças em Movimento (Transporte Ativo, 2010) destaca alguns motivos que tornam esse modelo insustentável, sobretudo para crianças e outros grupos mais vulneráveis:

Questões relativas à saúde – a alta taxa de deslocamentos feitos por automóvel pode, dentre outros fatores, incrementar os índices preocupantes de obesidade em crianças e falta de desenvolvimento motor pleno;

Poluição – ainda ligado às questões de saúde, as crianças transportadas de carro com mais frequência estão mais expostas à poluição atmosférica e sonora do que aquelas que costumam deslocar-se a pé ou por bicicleta.

Saúde mental – tem crescido o número de crianças que têm tido sua saúde mental afetada pelo modelo de mobilidade e urbanização das cidades, em que o estilo de vida e a falta de independência e autonomia para deslocar-se influenciam no estresse e na autoimagem de crianças e adolescentes. Além disso, circulando sozinhas como passageiras de um veículo elas perdem

a oportunidade de socialização com outras crianças e adultos e até mesmo de ser sujeito ativo em suas atividades cotidianas. Mesmo para aquelas que se deslocam, a constante exposição ao risco e o medo podem afetar sua saúde mental.

Espaço para brincadeiras – a falta de espaços públicos adequados para brincadeiras coletivas e atividades de socialização afeta a variedade de experiências a que as crianças serão expostas e, como consequência, seu desenvolvimento biopsicossocial.

Para transformar essa realidade, é necessária a mudança de paradigmas, sendo por isso tão importante o conceito de mobilidade humana, que diz respeito ao relacionamento de pessoas que circulam e convivem na cidade, e o atendimento às suas necessidades, de forma equitativa e ambientalmente responsável.

Esse modelo de mobilidade promove a garantia de direitos constitucionais para todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, sociais ou econômicas.

Assim, a mobilidade humana será sustentável à medida que promove um crescimento urbano ordenado e com diminuição da necessidade do número e distância de viagens diárias, oferecendo equipamentos públicos e acesso aos direitos básicos na região em que as pessoas moram.

A equidade entre os diferentes atores sociais será garantida por meio da acessibilidade universal, promovendo inclusão social, seja das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ou de outras minorias, que hoje têm dificuldade de acesso a todos os bens e serviços que a cidade oferece.

Esse modelo prioriza a mobilidade a pé e pelos modos não motorizados de deslocamento, com equipamentos públicos adequados, como calçadas, ciclovias e ciclofaixas. Para grandes deslocamentos, o transporte público é uma opção viável e bem construída, com interligação com outros modos de deslocamento.

A eficiência e eficácia do sistema serão fomentadas pelo emprego de novas tecnologias, de forma a minimizar o impacto ambiental causado pela emissão de poluentes dos veículos de transporte individual e coletivo motorizados, que serão utilizados de forma racional e segura, com a promoção de políticas e práticas de segurança viária.

Essa mobilidade é possível, com o engajamento de toda a sociedade e a partir da adoção de estratégias

que, ao promover a mobilidade urbana sustentável, irão construir cidades mais amigáveis para as crianças e outras minorias sociais.

A cartilha Crianças em Movimento (Transporte Ativo, 2010) sugere uma série de estratégias que dizem respeito à implantação de ações coletivas e de políticas públicas que contribuem para que a sociedade supere os atuais desafios da mobilidade urbana.

Dentre as medidas, destacam-se a diminuição de velocidade nas vias, com políticas de regulamentação mais voltadas à segurança dos pedestres e ciclistas e, avançando na proposta, a diminuição do próprio tráfego de veículos motorizados nas ruas, por meio da priorização e fomento do uso dos modos não motorizados de deslocamento (caminhada e bicicleta), removendo obstáculos arquitetônicos e sociais para o uso das bicicletas e melhorando a qualidade das calçadas, criação de uma rede de transporte público que atenda com qualidade às necessidades das grandes massas, planejamento urbano e estímulo à carona solidária, além de criar políticas tarifárias e de dificuldades de acesso do transporte individual a alguns espaços da cidade para desestimular o uso desse modo de deslocamento.

Outras medidas dizem respeito à criação de redes compartilhadas, visando ao deslocamento seguro das crianças – e de outros grupos vulneráveis – com possibilidade de sua autonomia. Essas medidas passam pela criação, manutenção e estímulo à ocupação de espaços públicos de convivência para crianças e por programas específicos de mobilidade para crianças em idade escolar, com instalações seguras de acesso e programas de carona a pé, com articulação entre os diferentes cuidadores.

Isso somente será possível se o planejamento urbano for formulado com base na participação política de crianças e jovens, que devem ser vistos como cidadãos plenos e ativos na vida pública e não apenas como seres em transição para a idade adulta. As crianças podem e devem participar das decisões da coletividade que lhes dizem respeito, sobretudo em um tema que hoje vitima milhares de crianças e adolescentes.

Nesse sentido, a escola tem papel primordial em fomentar a participação social de suas crianças e jovens e lhes dar instrumentos para que se façam ouvidas, sendo sujeitos ativos no processo educativo e também na cidadania.

ACESSIBILIDADE

De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR950), a Acessibilidade é definida como “a condição para utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação por uma pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”.

A acessibilidade é descrita no artigo 9 da Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

[...] A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar [...] o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a:

a) Edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho. (BRASIL, 2009, art. 9)

Dessa forma, a promoção da acessibilidade é o meio que dará a oportunidade às pessoas com determinadas “incapacidades” de participarem integralmente na sociedade, em igualdade de condições com as demais. A incapacidade está ligada às sequelas que limitam a execução de determinada atividade: deficiência mental, deficiência visual, deficiência auditiva, deficiência física, deficiência psicológica, deficiência de linguagem, entre outras.

A acessibilidade deve ser utilizada como uma ferramenta para que as pessoas com deficiência possam transitar com autonomia, não tendo “impedimentos” em seu transitar. O impedimento refere-se às situações desvantajosas para determinado indivíduo, em consequência de uma deficiência ou de uma incapacidade, que limita ou impede o desempenho de um papel que é normal em seu caso (em função de idade, sexo e fatores sociais e culturais). O impedimento se

dá em função da relação entre as pessoas incapacitadas e seu ambiente.

A deficiência

O Art.1 da Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência conceitua a pessoa com deficiência como: “toda pessoa com perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho das atividades” (BRASIL, 2009, art.1).

O termo “pessoas com deficiência” (cuja abreviação é PcD) faz parte do texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotado pela Assembleia Geral da ONU em 2006 e ratificado no Brasil em julho de 2008. A sigla PcD é invariável. Podemos usar também os seguintes termos: pessoa “que tem deficiência” ou “que nasceu com deficiência”. Ter deficiência não é o mesmo que estar doente, nem sinônimo de ineficiência.

De acordo com o último levantamento obtido pelo IBGE em 2010, existem 45.623.910 milhões de pessoas que possuem algum tipo de deficiência no Brasil, o que corresponde a 23,9% da população. As deficiências são representadas da seguinte forma:

- » Deficiência visual: 58,3% = 35.791.488
- » Deficiência física: 21,6% = 13.273.969
- » Deficiência auditiva: 15,8% = 9.722.163
- » Deficiência intelectual: 4,3% = 2.617.025

As pessoas podem adquirir a deficiência por diversas causas, desde falhas médicas, acidentes de trânsito, violência urbana, até falta de informações durante a gestação. Estas são classificadas em dois grupos, sendo as deficiências congênitas, ou seja, aquelas adquiridas antes mesmo do nascimento, e as deficiências adquiridas, que ocorrem após o nascimento e podem acometer o sujeito em diferentes etapas da vida, resultantes de causas não traumáticas, como acidente vascular encefálico, tumores, processos degenerativos, dentre outras, e também de causas traumáticas, como acidentes de trânsito, por exemplo.

O Brasil tem, nos últimos anos, avançado na promoção dos direitos das pessoas com deficiência por meio de políticas públicas que buscam valorizar a pessoa como cidadã, respeitando suas características e especificidades.

Com a Constituição Federal de 1988, o assunto foi definitivamente inserido no marco legal, de forma abrangente e transversal.

A partir de então, diversas normas regulamentadoras sobre pessoas com deficiência foram editadas. Em 1989, foi editada a Lei nº 7.853, que dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência, sua integração social, e sobre a Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE. Na prática, a instituição da CORDE ocorreu somente no ano de 1993.

Em 1994, a Lei nº 8.899 instituiu o passe livre às pessoas com deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual, posteriormente regulamentado pelo Decreto nº 3.691/2000. Em 1995, a Lei nº 8.989 estabeleceu a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas com deficiência física. Em 1999, a Lei nº 7.853/1989 foi regulamentada pelo Decreto nº 3.298, que também estabeleceu o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, o CONADE, como órgão superior de deliberação coletiva com a atribuição principal de garantir a implementação da Política Nacional de Integração da Pessoa Portadora de Deficiência.

Em 2000, o assunto foi tratado pela Lei Federal nº 10.048 e pela Lei nº 10.098, que avançaram mais em relação à implantação da acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A primeira aborda o atendimento prioritário e a acessibilidade nos meios de transporte, e estabelece penalidade em caso de seu descumprimento. A outra subdividiu o assunto em acessibilidade ao meio físico, aos meios de transporte, na comunicação e informação e em ajudas técnicas. Em 2004, o Decreto nº 5.296, chamado de decreto da acessibilidade, regulamentou ambas as leis, o que ampliou o tema a espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, edificações, serviços de transporte e dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação.

Em 24 de abril de 2002, foi editada a Lei nº 10.436, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – Libras; em 27 de junho de 2005, foi estabelecida a Lei nº 11.126, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambiente de uso coletivo acompanhado de cão-guia.

A Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, da ONU, foi aprovada em julho de 2008 pelo

Decreto Legislativo nº 186, e promulgada pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, com equivalência de emenda constitucional, um marco extremamente relevante para o movimento das pessoas com deficiência.

DECRETO Nº 3298/99 – REGULAMENTA A LEI 7853/89 I

Deficiência – toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano; II – deficiência permanente – aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos; e III – incapacidade – uma redução efetiva e acentuada da capacidade de integração social, com necessidade de equipamentos, adaptações, meios ou recursos especiais para que a pessoa portadora de deficiência possa receber ou transmitir informações necessárias ao seu bem-estar pessoal e ao desempenho de função ou atividade a ser exercida.

DECRETO Nº 5296/04 – REGULAMENTA AS LEIS 10.048 E 10.098/2000

Pessoa “portadora de deficiência” – Pessoa com mobilidade reduzida, aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

DECRETO Nº 5296/04 – REGULAMENTA AS LEIS 10.048 E 10.098/2000

§ 10 Considera-se, para os efeitos deste Decreto: I – pessoa “portadora” de deficiência: que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias: a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia,

paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

DECRETO Nº 5296/04 – REGULAMENTA AS LEIS 10.048 E 10.098/2000

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz; c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.

Acessibilidade no espaço público

A problemática da acessibilidade física ao ambiente construído é motivo de discussões há algum tempo no Brasil. Se repararmos nas cidades que frequentamos, certamente iremos perceber que boa parte delas não está preparada para receber pessoas com qualquer tipo de deficiência.

O ambiente de uma pessoa tem um enorme impacto sobre a experiência e a extensão da deficiência. Ambientes inacessíveis criam barreiras e dificultam a inclusão social. Como exemplos podemos citar um usuário cadeirante ao tentar utilizar um transporte que não é adaptado, fazer uso de banheiro ou elevadores inacessíveis, ou transitar por espaços onde não há calçamento, ou cuja calçada está sem manutenção, com degraus ocasionados por rampas irregulares de garagens, elementos mal posicionados obstruindo o passeio (plantas, postes, mobiliários urbanos, etc.); estacionamentos sem vagas para pessoas com deficiência.



Símbolo Internacional de Surdez usado para identificar, assinalar ou indicar local ou serviço habilitado ao uso de pessoa com deficiência auditiva (Lei 8.160/91). Símbolo Internacional de Deficiência Auditiva.

A PESSOA COM DEFICIÊNCIA AUDITIVA E O TRÂNSITO

Para aqueles que possuem deficiência auditiva, o transitar é uma atividade silenciosa. Todos os estímulos, referências e percepções oferecidos por esse sentido para transitar, fazer escolhas e colocar-se em segurança não serão recebidos pelo deficiente auditivo. Assim, a principal barreira torna-se a comunicação. Buzinas, apitos, aceleração dos carros e outros sons não compõem o repertório que ajudarão no transitar seguro. Gestos, movimentos corporais, expressões faciais, símbolos, cores, a atitude e conhecimento sobre suas necessidades por parte das outras pessoas são fundamentais para comunicação e para circulação segura do deficiente auditivo.

A utilização do símbolo de surdez, prevista pela Lei 8.610, de 8 de janeiro de 1991, determina sua colocação nos locais de circulação e utilização por pessoas portadoras de deficiência auditiva, assim como em todos os serviços.

O símbolo deve ser fixado no vidro traseiro do veículo, na intenção de informar que alguma solicitação ao condutor deve ser feita através de faróis altos, mas pode ser colocada no vidro dianteiro também, com o intuito de facilitar a abordagem dos agentes e autoridades se necessário.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que no Brasil há pelo menos 10 mil motoristas com deficiência auditiva.

Pessoas com deficiência auditiva podem obter normalmente a carteira de habilitação, pois o principal sentido exigido para o ato de dirigir é a visão.

Outros exemplos de barreiras físicas comumente encontradas no espaço público aberto são os objetos inesperados, tais como caçambas de lixo e entulho dispostos de forma inadequada na calçada, veículos estacionados irregularmente nos passeios, dentre outros. Todos esses itens oferecem risco potencial a todas as pessoas, independentemente de sua condição física de locomoção.

A calçada é a parte da via não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros afins. (Código de Trânsito Brasileiro). Conforme Art. 68, § 6º do Código de Trânsito Brasileiro, “onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres”. Além disso, a NBR 9050 considera que “As obras eventualmente existentes sobre o passeio devem ser convenientemente sinalizadas e isoladas, assegurando-se a largura mínima de 1,20m para circulação. Caso contrário, deve ser feito desvio pelo leito carroçável da via, providenciando-se uma rampa provisória, com largura mínima de 1,00m e inclinação máxima de 10%”.

As calçadas proporcionam, além do trânsito exclusivo de pedestres, o seu acesso às edificações e, de forma integrada, ao mobiliário e demais equipamentos urbanos dos espaços públicos. Porém, faz-se necessário que este trânsito seja realizado por meio de rotas acessíveis, independentemente de possuírem ou não algum tipo de restrição de mobilidade. As rotas acessíveis são trajetos contínuos, com piso, inclinação e dimensões adequadas, de fácil identificação e livres de qualquer tipo de obstáculos (NBR 9050: 2004).

De acordo com o Decreto Federal nº 5296/2004, “nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento (2%) do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT”. Essas vagas deverão se apresentar devidamente sinalizadas (horizontal e verticalmente).

No planejamento de parques, praças, locais públicos e turísticos, devem ser previstas condições de acesso e uti-



Símbolo Internacional usado para identificar, assinalar ou indicar local ou serviço habilitado ao uso de pessoa com deficiência visual.

A PESSOA COM DEFICIÊNCIA VISUAL E O TRÂNSITO

Aqueles que possuem deficiência visual têm o desenvolvimento mais aguçado da audição, do tato, do olfato e do paladar, uma vez que recorrem com mais frequência a esses sentidos para captar, decodificar e guardar na memória as informações.

A ativação contínua desses sentidos ocorre por força de necessidade, por essas pessoas não contarem com a visão, responsável por detectar e integrar 80% dos estímulos recebidos do ambiente. No trânsito, sinalizações sonoras, táteis e o conhecimento e atitudes das pessoas são fundamentais para a circulação segura.

Adotar hábitos de boa convivência contribui para a construção de um trânsito mais humano e seguro.

Prestar atenção às pessoas nos permite auxiliá-las em suas dificuldades. As pessoas que conseguem enxergar tudo ao redor precisam ajudar aquelas que não têm uma percepção tão aguçada do espaço onde estão inseridas.

No espaço de circulação, os pisos táteis auxiliam os deficientes visuais alertando sobre os riscos. Graças à textura diferenciada desses pisos, o deficiente visual associa o obstáculo à sua frente. A cor amarela é a mais indicada para os pisos táteis, por possuir maiores índices de reflexão da luz, o que proporciona maior visibilidade e percepção por parte de pessoas com baixa visão.

lização por pessoas com deficiência permanente ou temporária ou com mobilidade reduzida. Para isso, faz-se necessário observar as mesmas recomendações das normas

de acessibilidade às calçadas, como garantia de uma rota livre de obstáculos, devidamente sinalizada.

Todo mobiliário urbano deve ser projetado com base nos princípios do Desenho Universal, de modo a permitir a aproximação e o uso seguro e confortável por qualquer pessoa, inclusive as que possuem algum tipo de deficiência física ou de comunicação. Da mesma forma, a acessibilidade deve ser considerada também no planejamento de implantação deste tipo de equipamento.

O artigo 9 da Convenção serve como uma forma de eliminar todas essas barreiras que estão no caminho dos deficientes, facilitando seus deslocamentos, para atender as suas necessidades e interesses, seja para estudos, lazer, saúde.

O espaço público não deve ser projetado para atender apenas os referenciais do “homem padrão” possuidor de todas as habilidades físicas e mentais. É necessário construir um espaço de equidade, considerando a idade e o estado de saúde dos usuários. O princípio da equidade norteia as políticas de saúde pública brasileira, reconhecendo necessidades de grupos específicos e atuando para reduzir o impacto das diferenças, se tornando acessível para todos – deve atender os idosos, gestantes, crianças e pessoas com mobilidade reduzida, mesmo que temporariamente.

A acessibilidade nas vias públicas deve ser pensada para todos os cidadãos, usuários do sistema, e não somente para o veículo motorizado. Deve-se atentar para o componente mais vulnerável, em aspectos de segurança: o pedestre. Nesse sentido, vale ressaltar a definição de via pública, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB): “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. A via pública deve, portanto, oferecer condições de segurança e conforto a todos os seus usuários, inclusive aos que têm deficiência ou mobilidade reduzida, com atenção especial ao pedestre.

A questão da acessibilidade e do desenho universal torna-se imprescindível quando se busca a organização de espaços que atendam às necessidades dos usuários de forma universal. Quando o ambiente se torna acessível, com base nos critérios e na filosofia do desenho universal, ele possibilita a inclusão e, conseqüentemente, as pessoas com deficiência podem desfrutar de uma vida independente.

A realização de um projeto embasado no desenho universal obedece a sete princípios básicos:



Símbolo Internacional de Acesso. É uma certificação feita pelo Poder Público que, após verificadas as condições de acessibilidade, determina a colocação desse símbolo em espaços ou locais de ampla visibilidade (Lei 7.405/85).

A PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA E O TRÂNSITO

A pessoa com deficiência física requer um tempo maior para se locomover e realizar suas atividades. Alguns recursos são utilizados como apoio (bengala, muleta, cadeira de rodas, andador), que passam a constituir-se como parte do seu corpo, encontrando em seus deslocamentos espaciais uma série de barreiras arquitetônicas (obstáculos). É importante ressaltar que o respeito ao ritmo de cada pessoa deve ser considerado em virtude de suas diferenças individuais.

Em relação ao ambiente físico, é imprescindível que o espaço urbano se adapte para garantir o acesso e a permanência das pessoas que apresentam limitações, eliminando barreiras arquitetônicas de acordo com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). No que diz respeito ao trânsito, significa ter ônibus e automóveis adaptados, guias rebaixadas e marcações nas calçadas, semáforos com sinais sonoros, supressão de todo tipo de barreira.

1. **Igualitário:** uso equitativo – espaços, objetos e produtos podem ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades, tornando os ambientes iguais para todos.
2. **Adaptável:** produtos ou espaços atendem pessoas com diferentes habilidades e diversas preferências, sendo adaptáveis para qualquer uso.

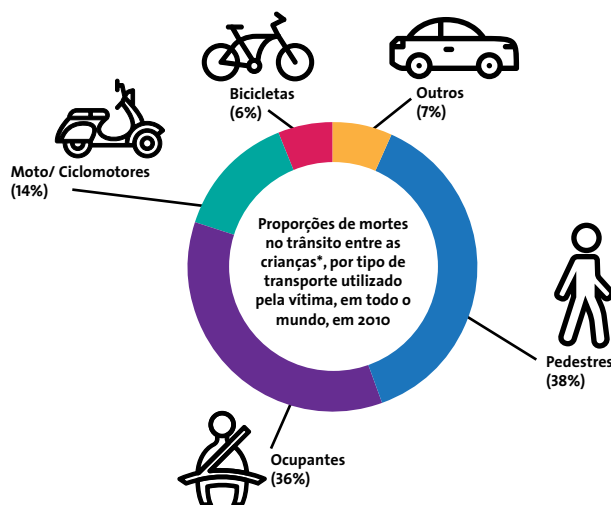
3. **Óbvio:** de fácil entendimento, para que uma pessoa possa compreender, independentemente de sua experiência, conhecimento, habilidades de linguagem ou nível de concentração.
4. **Conhecível:** informação é transmitida de forma a atender as necessidades do receptor, seja uma pessoa estrangeira, com dificuldade de visão ou audição.
5. **Seguro:** previsto para minimizar possíveis consequências de ações acidentais ou não intencionais.
6. **Sem esforço:** para ser usado eficientemente, com conforto e com o mínimo de fadiga.
7. **Abrangente:** dimensões apropriadas para o acesso, o alcance, a manipulação e o uso, independentemente do tamanho do corpo, da postura ou mobilidade do usuário.

O trânsito como produção da mobilidade reduzida

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), a cada quatro minutos, uma criança perde a vida prematuramente no trânsito. Esses eventos traumáticos causam sofrimento e tristeza imensuráveis e, por vezes, dificuldades econômicas para as famílias e amigos. O trauma é a principal causa de morte em crianças e adultos jovens, e um dos maiores problemas de saúde pública mundial. Quando há sobrevivência, as sequelas temporárias ou permanentes têm um índice elevado.

Uma pesquisa realizada pelo *World Health Organization, Global Health Estimates* em 2014 revelou que 186.300 crianças morrem a cada ano no trânsito, em todo o mundo – isso representa mais de 500 crianças por dia. Com efeito, as lesões ocasionadas no trânsito estão entre as primeiras causas de morte de crianças acima de cinco anos de idade.

No grupo dos que mais se envolveram em acidentes de trânsito, os pedestres são as principais vítimas: sofrem lesões graves e que, muitas vezes, causam deficiências. São lesões cranioencefálicas e na medula espinhal, fraturas, principalmente nos membros inferiores, e lacerações, que muitas vezes requerem internações prolongadas e reabilitação. Embora não haja uma estimativa global do impacto econômico causado pelas mortes e, principalmente, pelas lesões de pedestres, calcula-se que, em geral, os acidentes de trânsito custem aos governos o equivalente a 1% até 3% do seu produto nacional bruto; esses números, no entanto, podem chegar a 6%.



Fonte: Institute for Health Metrics and Evaluation, 2010. *Abaixo de 19 anos.

Towner (2008) explica que alguns elementos observados em nossa sociedade e no ambiente em que vivemos estão ligados ao aumento da exposição das crianças aos riscos de acidentes. A falta de informação, de infraestrutura adequada, de espaços de lazer, de políticas públicas direcionadas à prevenção de acidentes são alguns exemplos.

Outros fatores, como habilidade limitada para reconhecer os perigos, falta de experiência, falta de habilidade para escapar situações de perigos, para avaliar os riscos, reproduzir os modelos dos adultos – que nem sempre são corretos e seguros –, dentre outros, tornam a criança mais suscetível às lesões.

Conforme diz o Estatuto da Criança e do Adolescente, lei nº 8.069 de 13 de julho de 1990, as crianças e os adolescentes devem ser prioridade nas políticas e na atuação de todos, da família, do poder público, da sociedade e comunidade. Elas têm o direito de ser protegidas e de se desenvolver de forma saudável.

Estudos comprovam que 90% dos acidentes são passíveis de prevenção. A criação e o cumprimento às regras de circulação, como utilização dos equipamentos de segurança (cadeirinha, cinto de segurança no carro); acompanhamento nos trajetos até a escola das crianças pequenas; o respeito às sinalizações e utilização dos espaços de forma responsável, dentre outras condutas, contribuem para a cultura de prevenção no trânsito.

O custo da morte de uma criança para a família, para a sociedade e para o governo é incalculável. Existem problemas, entretanto, que esses eventos trazem

que não são discerníveis à primeira vista. O que pode ocorrer com uma criança que perde seus pais em um acidente de trânsito? Qual o custo social de uma pessoa ao adquirir uma deficiência grave que irá afetar seu planejamento pessoal? As sequelas portanto não são somente físicas para a criança, são também emocionais, sociais e financeiras para toda a família.

É importante pensarmos, ainda, que nesse grupo de sobreviventes sempre teremos vítimas que ficarão lesionadas e terão um ou mais membros de seu corpo prejudicado ou dependerão do uso de cadeira de rodas. Pessoas que até o instante do acidente podiam caminhar, correr, levantar, etc. Esse subgrupo passará então a compor parte de uma sociedade com restrição de mobilidade permanente, tendo sua acessibilidade comprometida.

Segundo especialistas, as regiões do corpo mais atingidas em casos de acidentes de transporte são os membros inferiores e superiores, seguidos pela cabeça e pescoço. Conhecidas como traumatismo crânioencefálico (TCE), as lesões na cabeça ocupam o primeiro lugar no que se refere à gravidade e à mortalidade. O TCE constitui um impacto na cabeça tão forte que causa fratura no crânio. O resultado disso no acidente de trânsito é a perda de diversas funções cerebrais. Por isso a importância da utilização dos equipamentos de segurança ao circular.

O nosso corpo e nosso cérebro se comunicam através de uma raiz de nervos, chamada medula espinhal. O cérebro e a medula espinhal formam nosso sistema nervoso central – um sistema complexo de processamento e informações e de controle da vida. Quando ocorre a colisão em um acidente e não estamos utilizando o cinto de segurança, a força do impacto é tão grande que as rodas de trás do veículo saltam do solo por um instante. Devido a esse salto, o corpo da pessoa fará dois movimentos: para frente na direção do painel e para cima contra o teto do veículo. Nessa trajetória é que pode ocorrer a lesão da medula espinhal. A ruptura dos nervos na lesão medular interrompe a transmissão das ordens de movimento para o corpo, levando à paralisia dos músculos e impedindo que as sensações do corpo cheguem ao cérebro. Quando a pessoa machuca a medula espinhal na altura do pescoço, ela se torna tetraplégica, ou seja, perde o comando sobre cada um dos seus quatro membros, os dois braços e as duas pernas. A tetraplegia muda completamente o cuidar de

si mesmo e de realizar as simples tarefas do cotidiano. Podemos nesse sentido afirmar que a tetraplegia é a situação de maior incapacidade física.

Ainda sob essa perspectiva, é importante considerar que as pessoas que ficam com sequelas devido ao acidente, no caso da lesão medular, necessitam passar por um processo de reabilitação, utilizar órteses para evitar a instalação das deformidades ortopédicas, passar por um processo de adaptação para atividades básicas como alimentação e higiene bucal, se adequar às novas configurações de mobilidade através da utilização de cadeira de rodas, passar por acompanhamento e orientação na reinserção ao ambiente do trabalho ou escola, bem como na escolha de adaptações para direção de veículos e outras atividades cotidianas. Os acidentes de trânsito, com frequência, matam e ferem pessoas, principalmente em idade produtiva, e, devido aos altos custos associados ao tratamento hospitalar posterior, têm a capacidade de lançar as vítimas e suas famílias na completa pobreza.

Os objetivos do atendimento após o acidente são impedir mortes e lesões permanentes que podem ser evitadas, limitar a gravidade e o sofrimento causado pelas lesões e garantir aos sobreviventes a melhor recuperação e reintegração na comunidade. Uma série de possibilidades para alcançar esses objetivos envolve os transeuntes no local do acidente: primeiros socorros, acesso ao sistema de atendimento de emergência, e cuidados para trauma e reabilitação.

Diante da complexidade do assunto, a escola vem assumindo uma importância crescente na promoção da saúde e na prevenção de acidentes entre crianças e adolescentes. A segurança no espaço escolar, no que tange ao ambiente físico, emocional e psicológico, é pauta de constante discussão entre equipe gestora e professores. Não apenas os acidentes que envolvem o ambiente interno da unidade escolar e seu entorno merecem um constante debate, mas também a multiplicidade de atos violentos de que são vítimas diariamente.

Através da cultura de prevenção, pode-se solucionar a maioria dos acidentes. Porém, fazer dela uma medida efetiva no Brasil ainda permanece um desafio. Hoje, no país, a cultura de prevenção não é encarada como prioridade, sendo necessário, muitas vezes, que os problemas ocorram para só depois observar os prejuízos. Por meio da educação e conscientização da sociedade, até 90% dos acidentes podem ser evitados com atitudes

como ações educativas, modificações no meio ambiente, modificações de engenharia, criação e cumprimento de legislação e regulamentação específicas.

A escola pode ser promissora nessa nova cultura, promovendo nos alunos formas corretas de proceder diante de várias situações, através de vivências práticas, orientações e supervisão. Em uma coleta de dados por meio de questionários, será traçado um perfil do problema existente em determinada escola, com vistas a favorecer a elaboração de uma proposta de educação continuada, com palestras explicativas, treinamento com envolvimento da família e comunidade, dentre outras ações.

Objetiva-se uma mudança de comportamento e inversão dos valores empregados na sociedade ao acreditar que “foi só mais um acidente”. Devemos nos preocupar em criar estratégias de prevenção. Assim como existem vacinas para evitar epidemias de doenças infecciosas, é nosso dever criar “vacinas” para minimizar os riscos de acidentes/violência no trânsito.

COMO AGIR DIANTE DE UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA AUDITIVA?

Procure falar pausadamente, mantendo contato visual, pois, se desviar o olhar, ela poderá entender que a conversa acabou. Fale articuladamente, movimentando bem os lábios, evitando colocar objetos ou a própria mão na boca, para não atrapalhar a leitura labial. Enquanto estiver conversando, mantenha contato visual. Evite ficar contra a luz. A pessoa precisa ver sua expressão facial para entender.

Pessoas surdas se comunicam de maneira essencialmente visual e pela língua de sinais. Para iniciar uma conversa com uma pessoa surda, acene ou toque levemente em seu ombro ou braço. Se necessário, e você não souber a língua de sinais, comunique-se por meio da escrita ou de mímicas e gestos que possam indicar o que você quer dizer. As expressões faciais são muito importantes ao conversar com surdos, pois eles não podem ouvir o tom da sua voz, tendo dificuldade para identificar os seus sentimentos.

COMO AGIR DIANTE DE UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA VISUAL?

Ao dirigir-se a uma pessoa cega, cumprimente-a tocando levemente nas mãos e identifique-se de imediato para que esta saiba com quem vai falar. Avise quando se afastar, para evitar que a pessoa cega fique falando sozinha. Durante a conversa, não é necessário falar mais alto, a menos que ela o solicite. Utilize com naturalidade termos como “cego”, “ver” e “olhar”. Os cegos também os utilizam. Quando for guiar alguém com deficiência visual, dobre o braço e ofereça o cotovelo para que ela o segure e possa seguir você. Não a agarre nem puxe pelo braço ou pela bengala.

Narre o trajeto avisando sobre degraus e outros obstáculos que estejam na frente. Ao explicar a direção, indique distância e pontos de referência com clareza: tantos metros à direita, à esquerda. Evite termos como “por aqui” e “por ali”.

Se a pessoa cega utiliza o cão guia, não faça carinho no cachorro para não distraí-lo e prejudicar o deficiente visual. As pessoas devem saber que o animal é treinado para assumir comportamento adequado, sendo permitido seu acesso a qualquer ambiente que a pessoa frequente, inclusive seu local de trabalho.

COMO AGIR DIANTE DE UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA?

Cadeira de rodas, muletas e bengalas são parte do corpo de seus usuários. Por isso, nunca se apoie ou mova nenhum deles sem a permissão de seu dono. Para dar apoio a uma pessoa em cadeira de rodas a descer uma escada ou mesmo uma rampa íngreme, pergunte sempre como deve proceder, porque há pessoas que preferem descer ou subir de frente ou de costas, para sua segurança. Ande na mesma velocidade que a pessoa com deficiência física, pois ela pode se mover mais lentamente que você. Quando estiver conduzindo um cadeirante e parar para falar com alguém, procure virar a cadeira para que a pessoa participe da conversa.

Antes de ajudar, pergunte à pessoa com deficiência: Precisa de ajuda? Como posso ajudar? Não se constranja em usar palavras como “correr” e “andar”. As pessoas com deficiência física usam naturalmente esses termos.

Alguns conceitos

Acessibilidade: Costuma ser associada apenas a questões físicas e arquitetônicas, mas expressa um conjunto de dimensões diversas, complementares e indispensáveis para que haja efetiva inclusão.

Deficiência: A deficiência é uma situação resultante da interação entre um ser humano que tem uma determinada limitação e o ambiente em que ele vive ou está naquele instante. Deficiência é a terminologia genérica para englobar toda e qualquer deficiência, definida por seis categorias: sensorial (relacionada aos sentidos – audição e visão); física (relacionada aos movimentos, não importa a origem e a gravidade da lesão); intelectual (relacionada ao funcionamento das atividades cerebrais que se expressam na chamada inteligência); múltipla (mais de um tipo de deficiência na mesma pessoa) e psicossocial (transtorno psiquiátrico).

Deficiência auditiva: Em um contexto formal, a expressão “pessoas com deficiência auditiva” fará referência ao grupo de pessoas que não ouvem, parcial ou totalmente, sem especificar os graus da perda auditiva. Em situações informais e coloquiais, principalmente no caso do português falado, é possível utilizar expressões como “pessoas surdas”, “com surdez”, “com perda parcial de audição (baixa audição)”, “comunidade surda”, entre outras. Geralmente, pessoas com perda parcial da audição referem-se a si mesmas como tendo uma deficiência auditiva. Já as que têm perda total da audição preferem ser chamadas de surdas.

Deficiência física: Não é uma expressão genérica para deficiência e, portanto, tem sido utilizada indevidamente pela mídia como aquela que engloba todos os tipos de deficiência. Refere-se apenas a limitações relacionadas aos aspectos físico e motor, como ausência de membros, paralisias, entre outras causas.

Deficiência visual: Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a soma da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.

Inclusão: Não é o mesmo que “inclusão social”. “Inclusão” se refere a qualquer condição humana e, portanto, quando o termo está acompanhado de um adjetivo (no caso, social) há o risco de seu sentido ser reduzido. Muitos

projetos sociais que afirmam trabalhar com inclusão social não aceitam em suas comunidades crianças e adolescentes com deficiência, por exemplo.

Lesão: De acordo com a medicina, a lesão é um termo que reúne todas as modificações anormais de um tecido biológico. Ela pode se tratar de um simples corte, uma queimadura, uma ferida. A lesão pode igualmente resultar da ação de um agente patogênico como um parasita ou infecção, além de um problema metabólico, fisiológico ou imunológico. Em todos os casos, a lesão descreve dano de tecidos.

Trauma: A palavra “trauma”, do ponto de vista semântico, vem do grego trauma (plural: traumatatos, traumas), cujo significado é “ferida”. Uma das definições adotadas se refere ao conjunto das perturbações causadas subitamente por um agente físico, de etiologia, natureza e extensão muito variadas, podendo estar situadas nos diferentes segmentos corpóreos. Independentemente de sua melhor definição, o fato é que o trauma é uma doença que representa um problema de saúde pública de grande magnitude e transcendência no Brasil, que tem provocado forte impacto na morbidade e na mortalidade da população (Sociedade Brasileira de Atendimento Integrado ao Traumatizado).

Morbidade: É a presença de um determinado tipo de doença em uma população.

Mortalidade: Refere-se ao número de óbitos em relação ao número de habitantes.

Morbimortalidade: Caso se analisem os óbitos de determinadas doenças, obtém-se a morbimortalidade em determinado local e período, com o objetivo de estabelecer a prevenção e controle de doenças, como ação de saúde pública.

Saúde: A definição de saúde possui implicações legais, sociais e econômicas dos estados de saúde e doença; sem dúvida, a definição mais difundida é a encontrada no preâmbulo da Constituição da Organização Mundial da Saúde (OMS) – Organização das Nações Unidas (ONU): “um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não somente ausência de afecções e enfermidades”.

COMUNICAÇÃO LINGUAGENS, SÍMBOLOS E SINAIS

A linguagem é um sistema organizado de sinais que serve como meio de comunicação para partilhar as nossas experiências com outras pessoas.

Falar em linguagem nos remete a pensar na linguagem verbal e textual, em referência à capacidade humana de expressar pensamentos, ideias, opiniões e sentimentos por meio de palavras.

No entanto, existem outras formas de linguagem, como os gestos, as expressões, os símbolos, os códigos e outras. Dessa forma, tanto por meio da linguagem verbal, não verbal e a linguagem mista o indivíduo representa o mundo e exprime o seu pensamento.

Ao falarmos de trânsito pensamos num espaço de interação, encontro e conflitos. O trânsito é um elemento da sociedade, por isso existe a necessidade de que esse espaço seja organizado e, para tanto, é necessário fazer uso dos instrumentos linguísticos. A linguagem é um fator vital para que a circulação de veículos e pedestres possa fluir tranquilamente pelas vias públicas. De certa forma a linguagem é quem conduz o trânsito, porém temos que considerar que parte da sociedade não faz uso dessa linguagem como forma de proteção à própria vida, ignorando as orientações, avisos e mensagens que são transmitidas por elas.

Conhecer o significado da linguagem é essencial para qualquer comunicação, pois, para que haja entendimento entre o emissor e o receptor da mensagem, ambos devem, obviamente, compreender o código linguístico utilizado.

Na comunicação cotidiana, as relações sociais dão sentido às palavras, e as emoções acentuam ou atenuam os seus significados, permitindo uma interação mais afetiva entre as pessoas. A comunicação tem o papel de transmissão de significados entre pessoas para a sua integração na organização social. Os indivíduos têm necessidade de estar em constante relação com o mundo, e para isso utilizam-se da comunicação como mediadora na interação social, pois é compreensível enquanto código para todos que dela participam.

¹ As vias urbanas são definidas da seguinte forma:

Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar nas vias de trânsito rápido ou arteriais ou sair delas, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Já as vias rurais se distinguem tão somente pela existência ou não de pavimentação: as vias rurais pavimentadas são denominadas rodovias e as não pavimentadas são as estradas.

Com o crescimento acentuado de veículos e pessoas circulando pelas vias¹ de trânsito, tornou-se indispensável a criação de regras e sinais. Entre as principais maneiras de se comunicar no trânsito, as placas de sinalização são as mais comuns, cada uma delas tem uma importância e significado específico. Contudo, é importante destacar que a comunicação no espaço de circulação não se limita apenas a placas e símbolos. As expressões corporais, faciais remetem nossos sentimentos, desejos e anseios.

Sinalizações

Sinalização vertical

O uso cada vez mais intenso de veículos e pessoas que circulam diariamente, principalmente nos centros urbanos, tornou indispensável a existência de sinais que organizassem o fluxo do trânsito. Placas, inscrições nas vias, sinais luminosos, gestos, etc. compõem a sinalização de trânsito. Essas informações regulamentam o trânsito, advertem os usuários das vias, indicam serviços, sentidos e distâncias.

A sinalização vertical é classificada de acordo com sua função, compreendendo os seguintes tipos:

- » Sinalização de regulamentação: regulamenta as obrigações, limitações, proibições ou restrições para o uso da via.
- » Sinalização de advertência: adverte os condutores sobre as condições com potencial de risco existentes na via ou nas suas proximidades, tais como escolas, passagens de pedestres.
- » Sinalização de indicação: tem por finalidade identificar as vias e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, os destinos, as distâncias e os serviços auxiliares, podendo também ter como função a educação do usuário. Suas mensagens possuem caráter informativo ou educativo.

Sinalização horizontal

É um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos

sobre o pavimento das vias. Tem como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação. Em casos específicos, tem poder de regulamentação.

A sinalização horizontal se apresenta em cinco cores:

- » **Amarela:** utilizada na regulação de fluxos de sentidos opostos; na delimitação de espaços proibidos para estacionamento e/ou parada e na marcação de obstáculos.
- » **Vermelha:** utilizada para proporcionar contraste, quando necessário, entre a marca viária e o pavimento das ciclofaixas e/ou ciclovias, na parte interna destas, associada à linha de bordo branca ou de linha de divisão de fluxo de mesmo sentido e nos símbolos de hospitais e farmácias (cruz).
- » **Branca:** utilizada na regulação de fluxos de mesmo sentido; na delimitação de trechos de vias, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; na marcação de faixas de travessias de pedestres, símbolos e legendas.
- » **Azul:** utilizada nas pinturas de símbolos de pessoas portadoras de deficiência física, em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque.
- » **Preta:** utilizada para proporcionar contraste entre o pavimento e a pintura.

Dispositivos de sinalização auxiliar

Os dispositivos de sinalização auxiliar, como os balizadores, tachas, tachões (conhecidos como “tartarugas”), painéis luminosos, cones, cavaletes, etc. aumentam a visibilidade dos sinais e chamam a atenção para obstáculos no local. São elementos aplicados ao pavimento da via, junto a ela, ou nos obstáculos próximos, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via.

Sinalização semafórica

A sinalização semafórica de regulamentação tem por finalidade o controle do trânsito num cruzamento ou seção de via, por meio de indicação luminosa, alternando o direito de passagem dos vários fluxos de veículos e transeuntes. É composta por cores pré-estabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo nesse caso ser fixadas horizontalmente.

Sinais sonoros e gestos

Os sinais sonoros são os representados pelos silvos do apito do agente de trânsito, e somente podem ser utilizados em conjunto com os seus gestos, existindo uma padronização de significados, para apenas três modos de apitar: um silvo breve significa siga; dois silvos breves, pare; e um silvo longo determina que se diminua a marcha.

Os gestos do agente de trânsito são ordens que prevalecem sobre as regras de circulação e as normas definidas por outros sinais de trânsito (o que está previsto tanto no Anexo II, quanto no artigo 89 do CTB). Existe uma padronização para tais gestos, que, assim como os sinais sonoros, podem significar a determinação de imobilização do veículo, diminuição da velocidade ou a ordem de seguir.

Os gestos utilizados pelo condutor, concebidos pela legislação de trânsito como integrantes da sinalização viária, podem ser utilizados em substituição ao acionamento das luzes indicadoras, com o objetivo de demonstrar a intenção do condutor em efetuar conversões, diminuir a marcha ou imobilizar o veículo.

O artigo 90, §1 do Código de Trânsito Brasileiro determina que a sinalização de trânsito é responsabilidade do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, e este responde pela falta, insuficiência ou incorreta colocação dos sinais.

Placas de regulamentação

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas de regulamentação:



Velocidade máxima permitida; Proibido estacionar; Parada obrigatória.

Placas de advertência

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas de advertência:



Área escolar; Crianças; Trânsito de ciclistas.

Placas de identificação de municípios

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas de identificação de municípios:



Placas educativas

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas educativas:



Placas de serviços auxiliares

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas de serviços auxiliares:



Placas de atrativos turísticos e orientação de destino

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas de atrativos turísticos e orientação de destino:



Placas de orientação de destino (indicativas de sentido – direção)

Alguns exemplos de sinalização do tipo placas de orientação de destino (indicativas de sentido – direção):

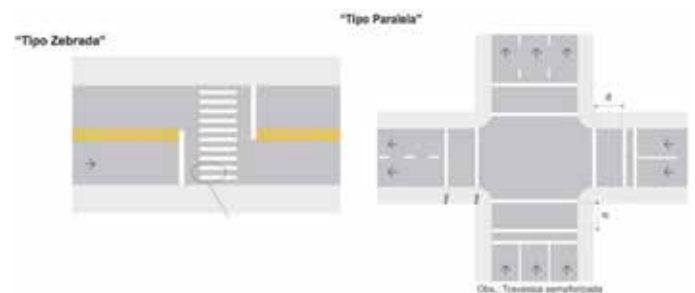


Sinalizações auxiliares

Sinalizações horizontais (pinturas e marcas no solo)



Faixa de travessia de pedestres

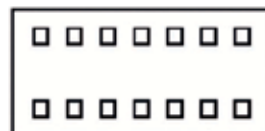


1

Marcação de Cruzamento Rodociclovitário (Cor Branca)

Símbolo Indicativo de Vias, Pista ou Faixa de Uso de Bicicleta

Regulamenta o local de travessia de ciclistas.



Símbolos indicativos a pessoas com restrição de mobilidade

Para promover a comunicação com as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, alguns símbolos foram criados a fim de facilitar o seu entendimento e reconhecimento dos riscos no espaço de circulação. A acessibilidade aos deficientes visuais deve obedecer à comunicação por meio da sinalização tátil e sonora, já para os deficientes auditivos obedecerá à sinalização visual.



Legendas

São informações escritas, desenhadas ou pintadas no pavimento (via).



Sinalização semafórica de regulamentação

Tem a função de efetuar o controle do trânsito num cruzamento ou seção da via, por meio de indicação luminosa, alternando o direito de passagem dos condutores de veículos e pedestres.

Existem vários tipos ou modelos de semáforos (sinaleiro, sinal) e podem estar colocados de várias maneiras na via, porém todos têm as mesmas cores de luz e devem ser respeitados igualmente.

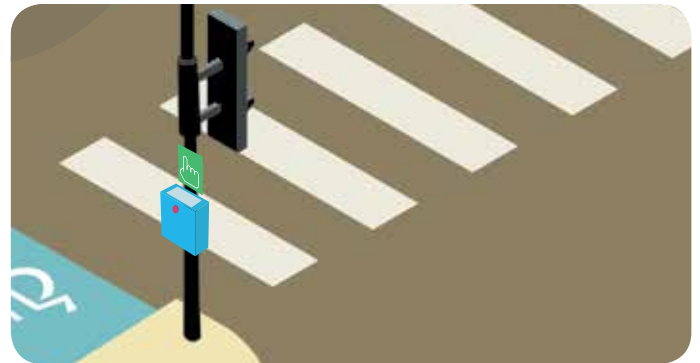
Controle de fluxo pedestres



Vermelho: indica que os pedestres não podem atravessar

Vermelho intermitente: mostra que a fase durante a qual os pedestres podem atravessar está a ponto de terminar. Isso indica que os pedestres não podem começar a cruzar a via e que os que tenham iniciado a travessia na fase verde se desloquem o mais breve possível para o local seguro mais próximo.

Verde: indica que os pedestres podem atravessar.



A botoeira tem a função de avisar o controlador que existe a demanda da travessia, ou seja, quando não acionada, não vai fechar o semáforo desnecessariamente. É acionada por contato seco, dando o pulso de informação ao controlador.

Externamente igual ao convencional, esse produto foi desenvolvido para auxiliar a inclusão do deficiente visual. O usuário mantém o botão apertado por 5 segundos; após esse período, a botoeira emitirá um BIP sonoro, que é a indicação de que o recurso foi acionado. Quando da abertura do sinal verde para o pedestre, a botoeira emitirá um BIP sequencial que diminuirá os intervalos conforme o tempo vai se esgotando. Para identificar se o semáforo é sonoro, o deficiente visual deve fazer a leitura em braille.

Controle de fluxo de veículos



Vermelha: indica obrigatoriedade de parar.

Amarela: indica “atenção”, devendo o condutor parar o veículo, salvo se isso resultar em situação de perigo.

Verde: indica permissão de prosseguir na marcha, podendo o condutor efetuar as operações indicadas pelo sinal luminoso, respeitadas as normas gerais de circulação e conduta.

Controle de fluxo ciclistas



Vermelha: indica para o ciclista a proibição ao direito da passagem.

Amarela: indica o término do direito a passagem.

Verde: indica para o ciclista a permissão ao direito da passagem.

Sinalização sonora

Pode ser executada por condutores ou agentes da autoridade de trânsito, que produzem som.

Os sinais sonoros produzidos por condutores, o uso da buzina, devem restringir-se a um toque breve e ser usados apenas como advertência, sendo seu uso proibido em áreas urbanas no período de 22h às 6h e em determinadas áreas (hospitais, escolas) marcadas por meio de placas.

Os sinais sonoros utilizados por veículos em emergência (ambulância, polícia e bombeiro) são empregados para alertar os condutores da via e pedir para facilitar sua passagem, e podem ser usados em qualquer hora e local.

Os sinais sonoros feitos por policiais e agentes de trânsito são produzidos por apitos, para orientar e disciplinar o tráfego em uma ação preventiva e repressiva.

Sinal	Significado	Utilização
Um silvo breve	Atenção, SIGA.	Mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves	PARE!	Fiscalização de documentos ou outros fins.
Três silvos breves	Acenda o farol.	Sinal de advertência. Obedeça à intimação.
Um silvo longo	Diminua a marcha.	Diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve	Trânsito impedido em todas as direções.	Aproximação do corpo de bombeiros, ambulância, veículos da polícia, de tropas ou representações de oficiais.
Três silvos longos	Condutores a postos.	Nos estacionamentos, à porta de teatros, campos desportivos, etc.

Sinalização por gestos

Gestos de policiais e agentes de trânsito

As ordens emanadas por gestos de agentes da autoridade de trânsito prevalecem sobre as regras de circulação e normas definidas por outros sinais de trânsito. (Anexo II - 6A - CTB)



Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontram nela não são obrigados a parar.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido do seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que correm ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido do seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que correm ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido do seu deslocamento.

Gestos do condutor

São aceitos somente de dia, visto que à noite é preciso utilizar a pisca alerta.



Dobrar à esquerda

Dobrar à direita

Diminuir a marcha
ou parar

Gestos dos ciclistas

Estes sinais são universais, e servem para indicar as ações mais básicas do ciclista no trânsito.



vou virar à
esquerda

vou virar
à direita

vou virar
à direita

vou parar

LEIS DE TRÂNSITO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Lei. nº 9.503,23/09/97 – Artigos referentes aos ciclistas

Art. 29 – O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo; em ordem decrescente, os

veículos de maior porte serão responsáveis pelos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 38 – Antes de entrar à direita ou à esquerda, em via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

Parágrafo único – Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitarem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39 – Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isso determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 58 – Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovias, ciclofaixas ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único – A autoridade de trânsito, com circunscrição sobre a via, poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário do fluxo dos veículos, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59 – Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 68 – É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao pedestre.

§10 – O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se aos pedestres em direitos e deveres.

Art. 105 – São equipamentos obrigatórios dos veículos, dentre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

VI – para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

Art. 141 – O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e a autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 10 – A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

Art. 214 – Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:

I – que se encontre na faixa a ele destinada;

II – que não haja concluído a travessia, mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;

III – portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes:

Infração – gravíssima

Penalidade – multa.

Art. 255 – Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração: média

Penalidade: multa

Medida administrativa: remoção da bicicleta mediante recibo para pagamento da multa.

Art. 32 – O condutor não poderá ultrapassar veículo em via com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e acíves, sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 36 – O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam passando.

Art. 38 – Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

Parágrafo único – Durante a manobra da mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitarem em sentido contrário da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39 – Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isso determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou ainda, em outros locais que ofereçam segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e de ciclistas.

Art. 44 – Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma a que possa deter seu veículo, com segurança, para dar passagem a pedestres e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 47 – Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para o embarque e desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção do pedestre.

Art. 49 – O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta, ou descer do veículo, sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles ou para qualquer outro usuário da via.

Parágrafo único – O embarque e desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Capítulo IV

Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados

Lei nº 9.503, 23/09/97 – Artigos referentes aos pedestres

Capítulo III

Das normas gerais de circulação e conduta

Art. 29, VII, b) – Os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local.

XII, 20) – Respeitadas as normas de circulação e conduta, estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados, pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 31 – O condutor que desejar ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo, com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 68 – É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§10 – O ciclista, desmontado, empurrando bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§20 – Nas áreas urbanas, quando não houver passeio ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§30 – Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário do deslocamento dos veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§50 – Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação de pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§60 – Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69 – Para cruzar a pista de rolamento, o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre faixas ou passagens a ele destinadas, sempre que estas existirem numa distância até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I – onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II – para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver focos de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos.

III – nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70 – Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas destinadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste código.

Parágrafo único – nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência de passagem aos pedestres que ainda não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança de semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71 – O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas de passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Lei nº 9503, 23/9/97 – Artigos referentes a escolares

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos, especialmente destinados à condução coletiva de escolares, somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo de passageiros;

II – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III – pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV – equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V – lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI – cintos de segurança em número igual à lotação;

VII – outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I – ter idade superior a vinte e um anos;

II – ser habilitado na categoria D;

III – (VETADO);

IV – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para o transporte de escolares.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 64, estabelece “As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN”.

Tais exceções constam da Resolução n. 277/08 e são apenas três:

- » Quando o veículo tiver somente compartimento dianteiro (por exemplo, uma caminhonete cabine simples ou um veículo esportivo);
- » Quando o número de crianças a serem transportadas ultrapassar a capacidade do banco traseiro (situação em que a de maior estatura pode sentar no banco dianteiro); e
- » Quando o veículo não possuir, no banco traseiro, o cinto de três pontos, necessário para instalar o dispositivo de segurança para crianças (bebê conforto ou cadeirinha).

Além da exigência de que a criança seja transportada no banco traseiro, a Resolução n. 277/08 ainda exige dispositivo de segurança adequado, conforme a idade:



Até 1 ano
Bebê conforto, voltado para vidro traseiro



De 1 a 4 anos
Cadeirinha voltada para a frente do veículo



De 4 a 7 anos e meio
Assento de elevação ou booster e cinto de três pontos

A criança e a circulação

A criança passageira

Na hora de transportar as crianças, seja para curtas ou longas distâncias, é necessário estar de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, que orienta os condutores sobre a maneira mais segura desse transporte. A forma como uma criança é transportada em um veículo é decisiva no que diz respeito à segurança.

Devido ao tamanho pequeno e à fragilidade de seu corpo, as crianças menores estão mais expostas ao risco. A sua menor estatura facilita sua movimentação entre os vãos livres do carro e no momento de um impacto; sua estrutura física, ainda em desenvolvimento, é frágil e facilita a ocorrência de ferimentos graves. Nesse sentido, conhecer as regras e conscientizar as crianças sobre os cuidados necessários ao assumir a condição de passageiros evita o envolvimento nas ocorrências de acidentes.



A partir de 7 anos e meio
Cinto de segurança normal
no banco traseiro

Para maiores informações, consulte a resolução n. 277, de 28 de maio de 2008. Acesse: <http://www.denatran.gov.br>

- » A Resolução em questão identifica os equipamentos para as crianças de acordo com a idade, porém eles são produzidos e testados de acordo com a massa. Portanto, ao adquirir o equipamento, é fundamental observar indicação de peso da criança e não a referência de idade, como faz a resolução.
- » Somente quando a criança consegue alcançar o pé no assoalho do veículo, apoiando totalmente as costas no encosto, dobrando os joelhos sem escorregar para frente, e o cinto não mais incomodar seu pescoço nem barriga, é que está apta a deixar de usar o assento e poderá utilizar apenas o cinto de segurança. Isso ocorre por volta dos 10 anos.

Ensine a criança a se proteger

1. Ensine a criança a ficar sentada no veículo enquanto este estiver em movimento.
2. Estimule a perceber a importância da utilização dos dispositivos de segurança (assento de elevação ou cinto de segurança).
3. As crianças devem aprender a não falar com o motorista e respeitar os monitores nos transportes escolares.
4. Devem aprender que não podem andar como garupa na motocicleta até completar sete anos e que tenham condições de cuidar da própria segurança. Segurança aqui significa conseguir apoiar os pés inteiros nas pedaleiras da moto (o que, dependendo do tamanho da criança, nem sempre acontece aos sete anos).
5. Devem aprender a não colocar partes do corpo para fora do veículo, e não arremessar qualquer tipo de objeto pela janela.

6. Devem identificar a calçada como espaço adequado e seguro para embarque e desembarque.
7. Devem aprender que seu lugar no carro é no banco traseiro utilizando os dispositivos de segurança adequado – cinto ou cadeira especial.
8. Na motocicleta, devem usar capacete com a viseira abaixada (ou óculos de proteção). O capacete deve possuir o selo do Inmetro e estar bem ajustado ao tamanho da cabeça da criança, caso contrário, em caso de quedas poderá não protegê-la.

- » O Código de Trânsito Brasileiro permite que crianças sejam transportadas em motocicletas desde que tenham idade superior a sete anos e utilizem capacete e roupa adequada, que minimize o risco de lesões. Mesmo com idade mínima de sete anos, é necessário que as crianças tenham altura apropriada, para que seus pés fiquem apoiados na pedaleira e elas consigam ter firmeza nas mãos e nos braços.
- » O capacete não pode ser grande demais sobre a cabeça da criança, e a velocidade de circulação deve ser baixa. Ver especificações do INMETRO (BR 7471) e resolução n. 277, de 28 de maio de 2008, do CONTRAN.

RECOMENDAÇÕES AOS CUIDADORES

TRANSPORTE DE CRIANÇAS NO CARRO

Por que utilizar um dispositivo de retenção para crianças (DRC)?

- » Para proteger a cabeça e a coluna vertebral.
- » Para prevenir expulsão.
- » Distribui a força da colisão em uma área maior do corpo do que o cinto.
- » Ajuda o corpo a desacelerar no momento da colisão.

Uma criança usando assento de segurança tem 71% mais probabilidade de sobreviver a um acidente de carro.

NO TRANSPORTE ESCOLAR:

- » Ao escolher o transporte escolar, os pais devem observar se o veículo transporta o número de crianças equivalente ao número de assentos e se há os equipamentos de segurança necessários para o transporte da criança, de acordo com sua idade.
- » É importante que seja verificado se o transportador é credenciado na prefeitura local.

A criança pedestre

Há algumas décadas, era muito comum encontrarmos crianças brincando na rua, se deslocando sozinhas para ir à escola, crianças andavam a pé sem nenhuma preocupação. Com as novas configurações espaciais, principalmente nos grandes centros urbanos a criança se torna um dos seres mais frágeis no espaço de circulação.

Avaliar os riscos na travessia de uma rua, identificar as sinalizações e símbolos que compõem a comunicação, ter que pegar um ônibus para chegar à escola são algumas atividades cotidianas que muitas crianças precisam realizar e muitas vezes sem a supervisão de um adulto. Pensar sobre o andar nos dias atuais implica questionar regras, conceitos, valores e atitudes implícitas nesse ato.

Ensine a criança a se proteger

1. As crianças menores de dez anos não devem atravessar as ruas sozinhas. O acompanhamento de um adulto é fundamental até que a criança demonstre habilidades e capacidade para avaliar os riscos do trânsito.
2. Ensine as crianças brincando. Faça encenações com carrinhos de brinquedo, faça percursos com obstáculos no estacionamento. Torne o aprendizado divertido e prazeroso para que se torne significativo. Converse sobre regras de segurança e faça observações sobre comportamentos seguros e não seguros enquanto transitam.
3. Ensine desde cedo as regras da rua. Pense nisso como treinamento gradual sobre segurança oferecido às crianças até que todas as orientações sejam repassadas. Quando as crianças atingirem a idade de dez anos e puderem agir independentemente, as regras de segurança na rua já farão parte da sua natureza.
4. Ensine as crianças a identificarem os sinais de travessia para pedestres. Antes de atravessar, as crianças devem ter certeza de que o tráfego de veículos foi interrompido pela sinalização e devem fazer contato visual com os motoristas dos veículos. Lembre a elas que devem finalizar a travessia caso o sinal de pedestre mude para vermelho.
5. Tenha certeza de que as crianças sempre usam o mesmo trajeto para destinos comuns (escola, padaria, praça, etc.). Procure conhecer os destinos da criança para identificar o caminho mais seguro. É sempre aconselhável escolher o trajeto mais reto, com poucas ruas para atravessar; contudo, os caminhos que permitam maior segurança.
6. Ensine às crianças a importância de respeitarem os agentes de trânsito e a compreenderem os sinais que esses agentes transmitem.
7. Ensine as crianças que sempre que possível elas devem andar na calçada. Em áreas sem calçada, ensine que elas devem caminhar o mais afastado da rua possível, e de frente para o tráfego (quando a única opção for andar na rua).
8. Ensine as crianças sobre os riscos de atravessar a rua entre os veículos estacionados e nos cruzamentos. As crianças devem atravessar somente nas esquinas e nas faixas de pedestres, não atravessar diagonalmente ou entre os veículos estacionados, por trás das árvores e dos postes; lembre-se da regra de ver e ser visto.
9. Desenvolva o olhar para identificar os locais seguros para realização de suas travessias, como faixa de pedestres, passarelas, etc.
10. Compreender os sinais de trânsito e obedecer ao que determinam tais sinais.
11. Nunca correr para a rua, seja para pegar uma bola, o cachorro, ou por qualquer outra razão. Correr precipitadamente para a rua destaca-se como a causa da maioria dos atropelamentos fatais com as crianças.
12. Observar os veículos que estão virando nas esquinas ou os que estão fazendo a manobra marcha a ré.
13. Sempre que estiverem com mais crianças, é preciso caminhar em fila única.
14. Ao desembarcar de um ônibus, esperar que o veículo pare totalmente e aguardar que ele se afaste para ter uma visão de toda a rua e, comprovada a possibilidade, fazer a travessia.

15. A criança menor de 6 anos deve ser estimulada a deixar que o adulto a leve pelo pulso quando estiver transitando a pé.
16. Deve perceber gradativamente a movimentação dos veículos (identificação dos pontos escondidos onde a regra do ver e ser visto deve ser explorada).
17. Deve aprender a reconhecer os sons do ambiente, não utilizando fones de ouvidos ou qualquer outro dispositivo eletrônico que possa tirar sua atenção na movimentação da rua.
18. Deve perceber gradativamente que a rua não é um lugar seguro para brincadeira. Entradas e saídas de garagens, quintais sem cerca, ruas ou estacionamentos não constituem locais seguros para as crianças brincarem. Buscar por alternativas como campos, praças, quintais, pátio da escola, dentre outros espaços longe das ruas.
19. Deve ser estimulada a valorizar a ajuda e o respeito às diferenças na circulação, em relação a idosos, deficientes, etc., mesmo que ainda não tenha autonomia para assumir tais responsabilidades. Iniciar uma relação de respeito, cuidado e solidariedade com o próximo permitirá que se aproprie de valores importantes no compartilhamento dos espaços ao adquirir maior idade.
20. Em regiões onde não existe nenhum tipo de calçada e a única opção é caminhar na rua, ensine a andar o mais distante possível dos carros e de frente para o tráfego.

RECOMENDAÇÕES AOS CUIDADORES

As crianças pequenas têm uma capacidade limitada para avaliar o risco. Portanto, os pais e outros responsáveis devem desempenhar um papel central no sentido de ajudar as crianças a identificar riscos ao seu redor. Preparar a criança para conviver com as diversas situações no trânsito desde pequena irá permitir que ela desenvolva bons hábitos. O acompanhamento, a supervisão e as atitudes dos pais certamente irão garantir a formação de um indivíduo mais preparado para lidar com as situações adversas em ambientes viários complexos.

Dê o exemplo! A criança aprende ao observar o que os pais e cuidadores fazem. Por isso, respeite sempre as regras, explicando sobre sua escolha e orientando sobre atitudes seguras.

A criança ciclista

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, a bicicleta é um veículo, não um brinquedo. A bicicleta, que na primeira infância é considerada apenas um brinquedo para as crianças, com o passar do tempo vai se tornando um meio de transporte. Ganhar a primeira bicicleta, conseguir se equilibrar e tirar os apoios das rodinhas é um momento inesquecível na vida dos pequenos, pois representa liberdade. Contudo, é importante saber que, mais do que “brinquedos”, a bicicleta, os patins, o patinete e o skate podem ser muito perigosos quando ganham velocidade. Segundo o Ministério da Saúde, só em 2012, 136 crianças de até 14 anos morreram e 2.427 foram hospitalizadas vítimas de acidentes com bicicletas. Brincadeiras que parecem inofensivas podem representar perigos, principalmente quando realizadas nas ruas.

NOTA: O Código de Trânsito Brasileiro permite que crianças andem de bicicleta pela calçada até certa idade, acima da qual não lhes é permitido andar de bicicleta na rua.

Ensine a criança a se proteger

1. A criança deve conhecer os locais apropriados para pedalar. Buscar sempre por praças, parques, ciclovias, ciclofaixas fora do fluxo dos veículos. Só poderá ir para a rua quando tiver mais de sete anos, acompanhada de um adulto e seguindo as regras de circulação como qualquer outro veículo.
2. De acordo com o CTB, as bicicletas devem possuir: sinalização noturna reflexiva (dianteira na cor branca, traseira vermelha, pedais e laterais na cor amarela ou branca), campainhas (devem ser de boa qualidade para permitir que os usuários identifiquem a bicicleta), espelho retrovisor (deve ser colocado pelo menos do lado esquerdo).
3. Manter a manutenção da bicicleta é crucial para prevenção de acidentes. Verificar sempre os freios e calibrar os pneus.
4. O tamanho da bicicleta deve atender a altura da criança, assim como a regulagem da altura do selim (banco), permitindo que alcance os pés nos pedais de forma confortável.
5. A utilização do capacete é fundamental para evitar lesões na cabeça. O capacete deve ter selo do

Inmetro como garantia de que passou por testes como brinquedo, pois não existem normas brasileiras de certificação para capacete em bicicletas. O capacete deve ser ajustado ao tamanho da cabeça da criança e bem preso.

6. Apesar de eles não serem itens obrigatórios, há outros itens de segurança que protegem o corpo e podem fazer a diferença em muitas situações: a utilização de luvas, joelheiras, cotoveleiras. As crianças devem utilizar sapatos fechados e evitar cadarços folgados ou soltos.
7. Ao circular pela rua, a criança deve estar atenta aos movimentos, com os ouvidos bem abertos, não utilizando fones de ouvido ao pedalar.
8. A regra do ver e ser visto serve também para os ciclistas. Utilizar sempre roupas claras ou reflexivas e utilizar iluminação traseira e dianteira (ao realizar trajetos noturnos).

RECOMENDAÇÕES AOS CUIDADORES

TRANSPORTE DE CRIANÇAS NA BICICLETA:

- » A cadeirinha deve ser adequada ao tamanho e peso da criança. As crianças mais novas até três anos usam cadeiras que aguentam no máximo 15kg. Depois dessa idade, há uma base para a traseira da bicicleta que aguenta até 30kg.
- » Além da cadeirinha, os adultos devem se certificar de que as crianças estão usando o cinto de segurança, a presilha que prende os pés à bicicleta e um capacete. Aqueles que são pais de duas crianças também podem carregar os dois filhos ao mesmo tempo, basta colocar uma cadeirinha na frente e outra atrás do veículo.

O MATERIAL DE SUPORTE PEDAGÓGICO E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Como já explicitado neste documento, a transversalidade se constitui como um processo político-pedagógico que articula os componentes curriculares e as áreas de conhecimento, de forma a responder aos desafios contemporâneos.

Quando se trata da Educação para o Trânsito, deve-se considerar também as políticas públicas de mobilidade e a complexidade do tema para as cidades brasileiras.

A responsabilidade pelo processo deve ser compartilhada com toda a comunidade escolar, ou seja, o processo deve ter participação ativa do docente e alunos, mas também dos outros professores, da equipe gestora, coordenação pedagógica, outros profissionais da educação, pais e responsáveis, além da comunidade do entorno.

Desse modo, para realizar esse processo educativo são necessários meios didáticos adequados à realização de seus objetivos, com a produção e disseminação de materiais que subsidiem o trabalho docente. Esses materiais devem ter como diretrizes a proteção aos direitos humanos de todas as pessoas, independentemente de suas condições étnicas, de gênero, físicas, sociais e econômicas, e a promoção de comportamentos responsáveis e solidários no trânsito, disseminando o cuidado de si, do outro e com o meio ambiente.

Os materiais didáticos disponíveis devem oportunizar a capacidade de reflexão sobre o tema e possibilitar a criação de novas práticas sociais. Dessa forma, a obra didática precisa apresentar alguns pré-requisitos para responder a esses desafios:

Para alcançar todos esses objetivos, a obra didática deve veicular informação correta, precisa, adequada e atualizada. É preciso que a obra didática contribua com o trabalho do professor no sentido de propiciar aos estudantes oportunidades de desenvolver ativamente as habilidades envolvidas no processo de aprendizagem. Além disso, a obra didática, como mediador pedagógico, proporciona, ao lado de outros materiais pedagógicos e educativos, ambiente propício à busca pela formação cidadã, favorecendo a que

os estudantes possam estabelecer julgamentos, tomar decisões e atuar criticamente frente às questões que a sociedade, a ciência, a tecnologia, a cultura e a economia. (BRASIL, 2015, p. 40)

Segundo Santos e Carneiro (apud Frison et al, 2008), o livro didático serve como ferramenta de informação, estruturação e organização da aprendizagem, além de orientar o aluno no processo de apreensão do mundo exterior. Por isso, deve estar organizado de forma a proporcionar um leque de possibilidades ao professor, para que cada escola possa realizar seu processo de Educação para o Trânsito alinhado ao seu projeto pedagógico, com a realidade de sua comunidade escolar e a partir dos modos de vida e uso do espaço urbano com os alunos.

Além disso, esse material deve ter como objetivo contribuir para a formação da equipe escolar, apresentando conceitos, diretrizes e ferramentas pedagógicas que possibilitem maior autonomia para a realização da educação para o trânsito de forma a responder aos desafios locais.

Por isso, os materiais de suporte pedagógico devem ter como características:

- » Ser uma ferramenta de formação e informação para a equipe pedagógica das escolas, com vistas à promoção da Educação para o Trânsito como tema transversal às diversas áreas do conhecimento e que dialoga com os demais temas transversais nacionais e locais.
- » Contribuir para a construção de objetivos locais de educação para o trânsito.
- » Apresentar subsídios aos processos já existentes em Educação para o Trânsito, ao mesmo tempo que oferece suporte para o planejamento de novas práticas pedagógicas.
- » Permitir a articulação do tema com as áreas de conhecimento do currículo e demais temas transversais, alinhado ao projeto político-pedagógico da unidade escolar.
- » Apresentar opções concretas de ferramentas, estratégias e formas de avaliação para o trabalho em sala de aula.

- » Apresentar ferramentas para mensuração dos resultados e planejamento escolar.
- » Promover uma proposta de processo contínuo de produção e acesso aos saberes sobre a mobilidade humana.

Os materiais de suporte pedagógico não podem limitar-se ao livro didático, mas o livro, em especial, é um instrumento bastante eficiente para a mediação da relação entre sujeito e os conhecimentos necessários para que consiga compreender o mundo à sua volta, pois consegue sistematizar diferentes saberes e facilitar o processo de apreensão e organização dos saberes para a transformação da realidade.

Apesar do amplo acesso aos saberes em diferentes formatos, sobretudo com o advento da internet, em grande parte das escolas brasileiras o livro didático continua sendo uma das principais formas de documentação e consulta para professores e alunos.

As políticas públicas em educação no Brasil, principalmente o Programa Nacional do Livro Didático, têm garantido a produção de materiais cada vez mais adequados às necessidades da educação pública nacional e em conformidade à legislação. Dessa forma, o oferecimento de materiais didáticos de educação para o trânsito irá contribuir para essa transformação nas práticas pedagógicas e garantir o tratamento adequado ao tema nas escolas.

O tema mobilidade apresenta diversas nuances e precisa ser compreendido a partir de muitos saberes. Se, por um lado, ele tem uma interlocução com as mais diferentes áreas do conhecimento, por outro lado, nenhuma delas é capaz de dar conta, sozinha, da complexidade do tema. Por isso, a adoção de um material didático específico irá garantir que o tema seja trabalhado de forma contínua, sistemática, abrangente e integrada.

O material didático em educação para o trânsito irá, dessa forma, subsidiar o professor no tratamento deste tema transversal relacionado ao programa curricular da escola, explicitando a relação entre o tema e os conhecimentos produzidos no processo de ensino-aprendizagem daquela turma.

Nesse sentido, irá influenciar o trabalho pedagógico e o cotidiano da sala de aula e fornecer ferramentas e estratégias para que o professor seja capaz de tratar os conteúdos previstos a cada etapa de escolaridade, ao mesmo tempo que orientará o projeto pedagógico a partir da rea-

lidade local e do interesse dos alunos, articulando, assim, o currículo às questões sociais, ou seja, os conhecimentos escolares à vida extraescolar.

Apesar dessa influência, a obra didática deve se apresentar como referencial pedagógico e não como manual de instruções. Assim, o bom material visa à autonomia do professor.

Seu objetivo não é desempenhar o papel do professor e automatizar as relações de ensino-aprendizagem, antes ser mais uma ferramenta para a construção do conhecimento, que facilita, mas não exclui, a mediação do professor.

Dessa forma, o livro do professor deve propor subsídios teóricos e práticos que irão orientá-lo de forma adequada quanto ao uso do material e o projeto pedagógico proposto, além de propiciar ao docente uma efetiva reflexão sobre sua prática. Além disso, o material de suporte pedagógico deve ser composto por outros elementos, como dispositivos de educação continuada, hipermídias, jogos e outras ferramentas pedagógicas.

Ainda que, por si só, o livro didático não forme cidadãos conscientes de seu protagonismo na mobilidade humana, esse material possui uma posição privilegiada na interlocução com os alunos dentro e fora da escola:

Embora professores e estudantes salientem que o livro didático contribui para a aprendizagem dos conteúdos percebe-se que ele não se restringe apenas aos seus aspectos pedagógicos e às suas possíveis influências na aprendizagem e no desempenho dos estudantes. Ele é importante por seu aspecto político e cultural, na medida em que produz valores da sociedade em relação a sua visão de ciência, da história, da interpretação dos fatos e do próprio processo de transmissão do conhecimento. (FIORIN et al, 2008)

Por isso, a escolha do livro didático deve considerar que seu papel é “contribuir efetivamente para a construção de conceitos, posturas frente ao mundo e à realidade” (Brasil, 2015, p. 40) e favorecer “a compreensão de processos sociais, científicos, culturais e ambientais” (Brasil, 2015, p. 40).

Além disso,

[...] é preciso considerar a relevância dos conteúdos selecionados para a vida dos alunos e para a continuidade de sua trajetória escolar. É também de fun-

damental importância que os conteúdos abordados respondam às demandas de um coletivo discente cada vez mais heterogêneo, assegurando a igualdade de acesso ao conhecimento socialmente produzido. Em relação à organização dos conteúdos, é necessário superar o caráter fragmentário dos componentes curriculares, no interior das áreas do conhecimento, integrando-as em um currículo que inclua articulações e contextualizações social e culturalmente relevantes, de maneira a tornar os conhecimentos abordados mais significativos para os educandos e favorecer a participação ativa de alunos com habilidades, experiências de vida e interesses diversificados. (BRASIL, 2016, p. 9)

É papel do material de suporte pedagógico apresentar diversas possibilidades de intervenção didática, por meio de práticas pedagógicas democráticas, para que a escola e o professor possam escolher aquelas que sejam mais adequadas à sua realidade com vistas ao respeito e valorização da diversidade e aos conceitos de sustentabilidade e da cidadania. Além disso, a ação pedagógica deve sempre voltar-se para o exercício do respeito e da tolerância.

Nesse processo, o livro deve permitir uma flexibilidade para que os conteúdos apresentados sejam seguidos de forma não linear, com possibilidades de organização curricular diversificada de acordo com o interesse dos estudantes.

Por isso, a obra também deve estimular a sua apreciação de forma crítica e não deve colocar-se como condutora do processo de ensino-aprendizagem, mas na posição de apoio didático, incentivando a interação com outros materiais e equipamentos didáticos disponíveis na escola e na comunidade, sendo que, na Educação para o Trânsito, um dos principais recursos disponíveis é a rua, lugar de convivência e circulação.

Para tanto, o material deve pressupor a autonomia de todos os envolvidos no processo educativo e favorecer que ocorra por meio de recursos materiais e não materiais que disponibiliza ao professor.

Enquanto o livro do professor deve trazer todo esse arcabouço teórico-metodológico com vistas à sua autonomia na prática pedagógica, o livro do aluno deve oferecer um material de referência para pesquisas e realização de atividades que considerem o repertório e bagagem cultural anteriores e estimulem o estudante a buscar outras

fontes de conhecimento e explorar o mundo à sua volta, com vistas a compreendê-lo e transformá-lo.

Para oportunizar um processo de Educação para o Trânsito de forma crítica e abrangente, o material deve estabelecer, ainda, interlocução com outros materiais disponíveis na escola, inclusive outros materiais didáticos. Essa relação, que será realizada pela equipe de cada unidade escolar, pode ser estimulada na forma como o material pedagógico se apresenta.

Tendo em vista a importância dessa interlocução, as atividades devem se organizar de forma transversal, articulando as diferentes informações a partir de um determinado tema, e propor diferentes estratégias para a produção do conhecimento. Os saberes elaborados nesse processo devem ser representados a partir de diversas linguagens, como textos, expressão corporal, vídeos, imagens, entre outros.

A indicação de materiais de suporte pedagógico é entendida como fundamental no processo de fortalecimento da Educação para o Trânsito como política pública de educação. No entanto, a escolha desses materiais deve obedecer a critérios e princípios de avaliação, para que o projeto pedagógico ocorra de forma adequada.

Assim, sugere-se como critérios de avaliação dos materiais aqueles já previstos no Plano Nacional do Livro Didático e outros específicos.

Os critérios eliminatórios comuns a serem observados na apreciação de todas as obras submetidas ao PNLD 2017 são os seguintes:

- 2.1.1. respeito à legislação, às diretrizes e às normas oficiais relativas ao ensino fundamental;
- 2.1.2. observância de princípios éticos necessários à construção da cidadania e ao convívio social republicano;
- 2.1.3. coerência e adequação da abordagem teórico-metodológica assumida pela coleção, no que diz respeito à proposta didático-pedagógica explicitada e aos objetivos visados;
- 2.1.4. correção e atualização de conceitos, informações e procedimentos;
- 2.1.5. observância das características e finalidades específicas do Manual do Professor e adequação da coleção à linha pedagógica nele apresentada;
- 2.1.6. adequação da estrutura editorial e do projeto gráfico aos objetivos didático-pedagógicos da coleção. (BRASIL, 2015, p. 41).

Com relação aos critérios específicos, sugerem-se os seguintes:

- » O material apresenta a discussão sobre a mobilidade urbana a partir de diversas perspectivas (social, econômica, étnica, gênero, valores, moral e ética).
- » O projeto pedagógico proposto dialoga com o currículo da etapa de escolaridade, propondo o tratamento do tema de forma transversal, conforme propõem as Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito.
- » As atividades e estratégias propostas fazem referência ao autocuidado e cuidado do outro no trânsito, além de práticas integrativas de promoção da saúde no trânsito.
- » As atividades preveem e estimulam a exploração do espaço urbano, discutindo as escolhas individuais e coletivas de organização da cidade e nas relações sociais no trânsito.
- » O material promove de forma sistemática os valores morais e éticos para a vida nas cidades, discutindo ética, cidadania, diálogo, justiça, solidariedade e respeito à diversidade;
- » O processo pedagógico prevê a participação de diversos atores no processo educativo.
- » O aluno é visto como protagonista no processo educativo e de transformação do lugar em que vive.
- » Os conteúdos promovem um olhar para a acessibilidade e equidade no planejamento urbano, valorizando o pedestre e os modos não motorizados de deslocamento.
- » A equipe pedagógica e os alunos são estimulados a refletir sobre sua realidade concreta e contexto de circulação, partindo sempre da compreensão do nível local para o nível global.
- » O material apresenta diversidade de linguagem e de possibilidades de interação entre o aluno e o conhecimento.
- » O material favorece o papel ativo do professor na mediação entre sujeito e objeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas últimas décadas, o Brasil tem apresentado um acelerado processo de urbanização e, se por um lado, esta nova realidade garante oportunidades de crescimento e desenvolvimento social e econômico, por outro, as cidades passaram a enfrentar uma série de desafios em melhorias sociais e de infraestrutura para garantia de direitos humanos para todos seus habitantes.

Também no meio rural, uma série de transformações, principalmente nos anos recentes, deve ser considerada ao se formular políticas públicas pensando na saúde e qualidade de vida da população. Além da questão do êxodo e das transformações das relações sociais e de trabalho no meio rural, um fenômeno que diz respeito ao trânsito tem sido alvo de grande preocupação e diz respeito à substituição da tração animal pelos veículos de duas rodas, o que gera um novo fator de risco para as pessoas que vivem nesses espaços.

Há muitas formas de responder a esses desafios, mas o que este documento defende é que sejam feitas a partir do olhar da mobilidade humana.

A mobilidade humana diz respeito a uma concepção de cidade que serve às pessoas que nela vivem, centrada no atendimento às necessidades da população de forma equitativa e ambientalmente responsável.

Nesse sentido, o planejamento urbano será voltado a promover inclusão social, assim como a distribuição do uso do espaço irá promover a mobilidade a pé e por modos não motorizados de deslocamento, com equipamentos públicos adequados, como calçadas, ciclovias e ciclofaixas, e os veículos de transporte individual e coletivo motorizados serão utilizados de forma racional e segura, com a promoção de políticas e práticas de segurança viária pelo poder público e sociedade.

Há muitas experiências bem-sucedidas no mundo todo, em que as populações estão transformando esse conceito

em realidade por meio da construção democrática de um novo modelo de cidade, mais humano e incluyente.

Quando se fala em mobilidade humana, o que se propõe são novas formas de sociabilidade, trazendo transformações no uso do espaço e nas relações sociais. Assim, desenvolvimento urbano representa também mais justiça social.

No Brasil, já existem muitos esforços de organizações da sociedade civil e de iniciativas do poder público para a construção de cidades mais humanas para se viver e conviver. Nesse sentido, o caminho para pensar novas formas de uso e ocupação do espaço passa pela educação, nos três eixos defendidos neste documento: básica, específica e continuada.

No entanto, é por meio da educação básica que é possível sonhar novos modelos de sociedade e educar as crianças e jovens para a construção de uma sociedade democrática, em que a responsabilidade socioambiental permeie as práticas e modos de vida em todo o território brasileiro. Dessa forma, a educação

contribui para a construção de uma sociedade justa, que garanta a todos os direitos humanos fundamentais, na qual as diferenças sejam propulsoras de novas possibilidades de atribuir sentido ao mundo e, portanto, da elaboração de soluções criativas para os problemas que afetam a todos e todas. (BRASIL, 2016, p. 179)

Assim, é possível inferir que o trânsito, abordado de forma transversal, com objetivos explícitos nos componentes curriculares e direcionando práticas pedagógicas, pode contribuir para que a educação cumpra seu papel, bem como a educação irá promover novas soluções para os atuais desafios de mobilidade humana e segurança viária.

REFERÊNCIAS

- AFONSO, A. J. **Avaliação educacional: regulação e emancipação**. São Paulo: Cortez, 2000.
- ARAGUAIA, M. “Piaget e o desenvolvimento moral na criança”; Brasil Escola. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/biografia/piaget-desenvolvimento-moral-na-crianca.htm>>. Acesso em: 25 nov. 2016.
- ARIÉS, P. **História social da criança e da família**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT NBR950) – **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.
- AVANÇOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA – uma análise a partir das Conferências Nacionais. 1. ed. Brasília-DF. 2012
- AUSUBEL, D. P. **A aprendizagem significativa: a teoria de David Ausubel**. São Paulo: Moraes, 1982.
- BERINGUIER, C.; BERINGUIER, P. Manieres paysageres une methode d’etude, des pratiques. **Geodoc, documents de recherché de l’UFR Geographie et Amenagement**. Toulouse, Université de Toulouse, n. 35, 1991.
- BLAVATI, E.; MARTINS, H. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito, você**. São Paulo: Berlendis e Vertechia, 2007.
- BRASIL. **Estatuto da criança e do adolescente**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.
- _____. DECRETO Nº 6.949, de 25 ago. 2009.
- _____. Secretaria da Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: Apresentação aos temas transversais: Ética**. Brasília: MEC/SEF, 1997a.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: Meio ambiente, Saúde**. Brasília: MEC/SEF, 1997b.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: Língua portuguesa**. Brasília: MEC/SEF, 1997a.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: Educação física**. Brasília: MEC/SEF, 1997b.
- _____. Senado. **Código de Trânsito Brasileiro – CTB**. Lei 9.503, de 23 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 27 out. 2016.
- _____. Ministério da Educação. **Base nacional comum curricular**. Brasília: MEC, 2013.
- _____. MEC. **PNLD 2017: apresentação – Ensino fundamental anos finais**. Brasília, MEC, 2016.

- _____. MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Base Nacional Curricular Comum**. Brasília: 2016. 2. ed. rev.
- _____. MEC. **Edital de Convocação 2/2015-CGPLI**. Processo de inscrição e avaliação de obras didáticas para o Programa Nacional do Livro Didático – PNLD 2017. Brasília: MEC, 2015. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/livro-didatico/livro-didatico-editais/item/6228-edital-pnld-2017>>. Acesso em: 20 out. 2016.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: terceiro e quarto ciclos do ensino fundamental: introdução aos parâmetros curriculares nacionais**. Brasília: MEC/SEF, 1998a.
- _____. **Secretaria de Educação Fundamental**. Parâmetros curriculares nacionais: Geografia. Brasília: MEC/SEF, 1998b.
- _____. Departamento Nacional de Trânsito. **Diretrizes nacionais da Educação para o Trânsito no ensino fundamental**/ Texto de Juciara Rodrigues; Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.
- _____. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: ed. DENATRAN, 2006.
- _____. Ministério da Saúde. **Diretrizes de atenção à pessoa com lesão medular**. 2. ed. Brasília-DF, 2015.
- _____. **Plano Nacional pela Primeira Infância – versão resumida**. Brasília, dez. 2010.
- _____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos Mcidades: Trânsito, questão de cidadania**. Governo Federal. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. Ipea/Denatran/ANTP, 2003.
- _____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob – 1 Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Governo Federal. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.
- _____. DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 mar. 2007.
- _____. DECRETO Nº 3298/99 – REGULAMENTA A LEI 7853/89. Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 out. 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências.
- _____. DECRETO Nº 5296/04 – REGULAMENTA AS LEIS 10.048 E 10.098/2000. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 nov. 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 dez. 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
- _____. **Constituição Federal** (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm > Acesso em: 3 dez. 2016.
- _____. Ministério das Cidades. **Construindo a cidade acessível**. Cad. 2. dez. 2006. Brasília – DF.
- _____. **Código de Trânsito Brasileiro** - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: terceiro e quarto ciclos do ensino fundamental: introdução aos parâmetros curriculares nacionais**. Brasília: MEC/SEF, 1998a.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: Geografia**. Brasília: MEC/SEF, 1998b.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. **Diretrizes nacionais da Educação para o Trânsito no ensino fundamental**/ Texto de Juciara Rodrigues; Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

CARTILHA DO CICLISTA. Companhia de Engenharia de Tráfego (CET): São Paulo. 2015. Disponível em: <<http://www.cetesp.com.br/consultas/bicicleta/cartilha-do-ciclista.aspx>>. Acesso em: 27 out. 2016.

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos (org.). **Ensino de Geografia: práticas e textualizações no cotidiano**. 3. ed. Porto Alegre: Mediação, 2002. p. 96-97.

CHIANCA, R. B.; CHIANCA, L. **A cidade e o trabalho de meu pai**. São Paulo: Ática, 1999. p. 9-13.

COSTA, V. B. da. **A prática social da convivência escolar entre estudantes deficientes visuais e seus docentes: o estreito caminho em direção a inclusão**. São Carlos: UFSCar, 2009. 248 f. Disponível em: <<https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/2480/2305.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 25 out. 2016.

CRIANÇA SEGURA. **Guia Criança Segura na escola**. São Paulo, 2011.

CRIANÇAS EM MOVIMENTO. Comunidade Europeia. Diretório geral de meio ambiente, 2002. (Tradução ao português: Associação Transporte Ativo, 2010)

DELORS, J. et al. **Educação: um tesouro a descobrir: relatório para a UNESCO da Comissão Internacional sobre Educação para o século XXI**. Brasília, DF.: MEC/UNESCO, 1998.

DEL PRIORE, M. (org.) **História das crianças no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

DENATRAN, **Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental**. Portaria nº 147. 2009.

DUSSEL, E. **Para uma ética da libertação latino-americana: III – erótica e pedagógica**. Trad. Luiz João Gaio. São Paulo: Loyola, 2000.

ESTEBAN, M. T. (org.). **Avaliação: uma prática em busca de novos sentidos**. Rio de Janeiro: DP& A, 1999.

FREIRE, M. **A paixão de conhecer o mundo**. Petrópolis: Vozes, 1996.

_____. (coord.) **Avaliação e planejamento, a prática educativa em questão**. São Paulo: Espaço Pedagógico, 1994.

_____. (coord.) **Observação, registro e reflexão**. São Paulo: Espaço Pedagógico, 1994.

FREITAS, O. **Equipamentos e materiais didáticos**. Brasília: Universidade de Brasília, 2007.

FRISON, M. Dallagnol et al. Livro didático como instrumento de apoio para construção de propostas de ensino de Ciências Naturais. **VII Enpec – Encontro Nacional de Pesquisa em Educação em Ciências**. Florianópolis, 2009. Disponível em: <<http://posgrad.fae.ufmg.br/posgrad/viipec/pdfs/425.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2016.

GOWIN, D. B. **Educating**. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1981.

GUIA DO PROGRAMA CRIANÇA SEGURA, PEDESTRE. Criança Segura Brasil. Curitiba, 2006.

GUIA CRIANÇA SEGURA NO CARRO: Criança Segura Brasil. São Paulo, 2013. Disponível em: <<https://redededireitos.org/wp-content/uploads/2015/07/CRIANC%CC%A7A-Guia-Crianc%CC%A7a-Segura-no-Carro-Brasil.pdf>>. Acesso em: 27 out. 2016.

HERNÁNDEZ, F.; VENTURA, M. **A organização do currículo por projetos de trabalho**. 5. ed. Trad. Jussara Haubert. Porto Alegre: Artes Médicas, 1998.

HOGAM, D. J.; MARÂNDOLA JR., E.; OJIMA R. **População e ambiente: Desafios à sustentabilidade**. São Paulo: Blucher, 2010.

LIMA, R. T. **A educação para o trânsito como tema transversal: fundamentação pedagógica, ideológica e legal**. Belo Horizonte: 2016.

LIMA, E. S. Indagações sobre currículo: currículo e desenvolvimento humano / [Elvira Souza Lima]; organização do documento Jeanete Beauchamp, Sandra Denise Pagel, Aricélia Ribeiro do Nascimento. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2007. p. 56.

_____. **Atividades de estudo**. São Paulo: Sobradinho 107, 2006.

_____. **S. Memória e imaginação**. São Paulo: Sobradinho 107, 2004.

_____. **Neurociências e aprendizagens**. São Paulo: Sobradinho 107, 2004.

_____. **Desenvolvimento e aprendizagem na escola: aspectos culturais, neurológicos e psicológicos**. São Paulo: Sobradinho 107, 1998.

MESQUITA FILHO, M. **Acidentes de trânsito: as consequências visíveis e invisíveis à saúde da população**. Rev. Espaço Acadêmico, n. 128, ano XI, jan. 2012.

MANUAL BRASILEIRO DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO VOLUME V – SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA. Disponível em: <http://www.der.mg.gov.br/images/Normas_tecnicas/resolucao04832014_anexo.pdf>. Acesso em: 27 out. 2016.

MANTOVANI, R. **Coleção Vida em Trânsito**. São Paulo: Yendis, 2010.

MARIUZA, C. A.; GARCIA, L. F. (org.). **Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, educação e cidadania**. Porto Alegre: Ideograf / Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010.

MARTINS, L. C.; BRANCO, A. U. Desenvolvimento moral: considerações teóricas a partir de uma abordagem sociocultural construtivista. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, Brasília, v. 17, n. 2, p. 169-176, ago. 2001.

MEDEIROS, L. M. B. A. **Cairu em Revista**, ano 04, n. 05, p. 18- 31, jan./fev. 2015.

MEHANNA, A. Desenvolvimento de valores morais, éticos e científicos na educação. Programa de Desenvolvimento Educacional – PDE. Curitiba: Núcleo Regional de Educação. Disponível em: <<http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/pde/arquivos/512-4.pdf>>. Acesso em 26 jun. 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos Brasil Acessível** – Atendimento adequado para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. Cad.1. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

_____. **Cadernos Brasil Acessível** – Construindo a cidade acessível. Cad. 2. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

MOREIRA, F. D. L. (org.). Saúde e trânsito. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2013.

MOREIRA, M. A. **Teorias de aprendizagem**. São Paulo: EPU, 2009.

NOVAK, J. D. **Uma teoria de educação**. Trad. M. A. Moreira. São Paulo: Pioneira, 1981. [or.: A theory of education. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1977.]

OBJETIVOS DO MILÊNIO. **Todo mundo trabalhando pelo desenvolvimento**. [online]. Sem data. Disponível em: <<http://www.objetivosdomilenio.org.br/>>. Acesso em: 6 out. 2016.

OLIVEIRA, M. L. L. **Revista Científica do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia de São Paulo /Sinergia**, São Paulo, v. 16, n. 3, p. 217-224, jul. /set. 2015.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Informe sobre segurança no trânsito na Região das Américas. Washington, DC: OPAS, 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Projeto de Declaração de Brasília**. [online]. Sem data. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_POR.pdf>. Acesso em: 6 out. 2016.

_____. **Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>>. Acesso em: 16 out. 2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Dez estratégias para segurança de criança no trânsito**. 2015. Disponível em: <http://iect.org.br/wp-content/uploads/2015/08/WHO_NMH_NVI_15_3_por.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2016.

_____. **Caminhar com segurança**: breve panorama sobre a segurança dos pedestres no mundo. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/caminhar_seguro.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2016.

_____. **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: Manual de Treinamento**, 2011.

PÁTIO: Educação Infantil. Porto Alegre: Grupo A Educação S.A, ano XII, n. 40, jul./set. 2014.

PEDEN, M. et al. **World report on road traffic injury prevention**. Geneva: World Health Organization, 2004.

PIAGET, J. **O julgamento moral na criança**. São Paulo: Mestre Jou, 1977.

_____. **Os pensadores. A epistemologia genética**. São Paulo: Abril Cultural, 1975.

_____. **O nascimento da inteligência na criança**. Rio de Janeiro: Zahar, 1971.

_____. **Psicologia da inteligência**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

PLANO NACIONAL DA PRIMEIRA INFÂNCIA. PROJETO OBSERVATÓRIO NACIONAL DA PRIMEIRA INFÂNCIA. Mapeamento da Ação Finalística Evitando Acidentes na Primeira Infância. Fortaleza-CE, ago. 2014.

RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE A DEFICIÊNCIA / World Health Organization, The World Bank. Trad. Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo: SEDPcD, 2012.

RESOLUÇÃO Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008. Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Educando para o trânsito: ensino fundamental**. Campo Grande: UCDB, 2005.

SALVADOR, C. C. et al. **Psicologia do ensino**. Porto Alegre: Artes Médicas Sul, 2000.

SALVADOR, C. C. **Psicologia e Currículo**. São Paulo: Ática, 1997. [or.: Psicología y currículum: una aproximación psicopedagógica a la elaboración del currículum escolar, 1995.]

SANT'ANNA, I. M. **Por que avaliar? Como avaliar?: Critérios e instrumentos**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

SANTOS, M. G. F. N. **Educação ambiental no livro didático: análise dos manuais da 4ª série do ensino fundamental adotados nas escolas públicas brasileiras**. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2006.

SASSAKI, R. **Inclusão: o paradigma do século 21**. Inclusão: revista de educação especial, Brasília, Secretaria de Educação Especial, v. 1, n. 1, out. 2005.

SCHMITZ, A. R.; SILVA, P. V. O trânsito depende de todos nós. In: MARIUZA, C. A.; GARCIA, L. F. (orgs.). **Trânsito e mobilidade humana: psicologia, educação e cidadania**. Porto Alegre: Ideograf / Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010.

TOWNER, E. et al. **Injuries in children aged 0 – 14 years old and inequalities**. London: Health Development Agency, 2005.

UNICEF. **A situação mundial da Infância – 2012: crianças em um mundo urbano**. Nova York, 2012. Disponível em: <www.unicef.org/sowc2012>. Acesso em: 16 out. 2016.

VASCONCELLOS, E. **O que é o trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Unidas, 1998.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso**. São Paulo: Annablume, 1999.

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

VIEIRA, A. M. Autoridade e autonomia: uma relação entre a criança e a família no contexto infantil. **Revista Iberoamericana de Educación**, n. 49, p. 34-40, 2009.

VYGOTSKY, L. S. **A formação social da mente.** São Paulo: Martins Fontes, 1988.

_____. **Pensamento e linguagem.** São Paulo: Martins Fontes, 1988.

Revista de audiência pública do Senado. **Em discussão: Mobilidade urbana – hora de mudar os rumos**, ano 4, n. 18, nov. 2013.

VINHA, T.; TOGNETTA, L. Construindo a autonomia moral na escola: os conflitos interpessoais e a aprendizagem dos valores. **Revista Diálogo Educacional**, Curitiba, v. 9, n. 28, p. 525-540, set./dez. 2009.

WASELFISZ, J. J. **Mapa da violência 2012: crianças e adolescentes do Brasil.** Rio de Janeiro: Cebela/Flasco, 2012.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Accidents, Traffic – prevention and control I.** World Health Organization, 2002.

WRIGHT, C. L. **Limitações do direito de ir e vir e o princípio do desenho universal.** In **Facilitando o transporte para todos.** Washington: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2001.

YAZIGI, E. **O mundo das calçadas.** São Paulo: Humanitas, 2000.

SITES [acessos em 30 out. 2016]:

www.perkons.com.br

<http://www.transitoideal.com/>

<http://www.denatran.gov.br>

<http://portalsaude.saude.gov.br/>

<http://www.ibge.gov.br/home/>

<http://www.abramet.com.br/>

<http://criancasesgura.org.br/>

<http://www.onsv.org.br/>

<http://www.mobilize.org.br/>

<http://www.ruaviva.org.br/>

<http://www.greenpeace.org/brasil/pt/>

<http://planetasustentavel.abril.com.br/>

