

UNIVERSIDADE DE UBERABA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E EXTENSÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO: FORMAÇÃO
DOCENTE PARA EDUCAÇÃO BÁSICA
MESTRADO PROFISSIONAL

ROGÉRIO LUIZ COELHO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma tarefa para a escola

Uberlândia - MG
2020

ROGÉRIO LUIZ COELHO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma tarefa para a escola

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação - Mestrado Profissional em Educação Básica: formação docente para a educação básica da Universidade de Uberaba (PPGEB/UNIUBE), como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Educação.

Orientador: Prof. Dr. Osvaldo Freitas de Jesus

Linha de Pesquisa: Educação Básica: Fundamentos e Planejamento.

**Uberlândia MG
2020**

Catálogo elaborado pelo Setor de Referência da Biblioteca Central UNIUBE

C65e Coelho, Rogério Luiz.
Educação para o trânsito: uma tarefa para a escola / Rogério Luiz
Coelho. – Uberlândia-MG, 2020.
78 f. : il. color.

Dissertação (Mestrado) – Universidade de Uberaba. Programa de
Pós-Graduação Mestrado Profissional em Educação. Linha: Educação
Básica – Fundamentos e Planejamento.

Orientador: Prof. Dr. Osvaldo Freitas de Jesus.

1. Trânsito – Educação. 2. Trânsito – Segurança – Escolas. 3.
Educação. I. Jesus, Osvaldo Freitas de. II. Universidade de Uberaba.
Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Educação. III.
Título.

CDD 363.125

ROGÉRIO LUIZ COELHO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma tarefa para a escola

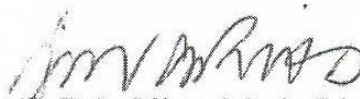
Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Educação da Universidade de Uberaba, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Educação.

Aprovada em 24/06/2020

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Osvaldo Freitas de Jesus
(Orientador)
Universidade de Uberaba – UNIUBE



Prof.^a. Dr.^a. Gilma Maria Rios
Instituto Master de Ensino Presidente
Antônio Carlos - IMEPAC



Prof. Dr. Eloy Alves Filho
Universidade de Uberaba – UNIUBE

DEDICATÓRIA

Dedico a Deus, para ELE toda honra e glória.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a DEUS, merecedor de toda honra, por conceder-me sabedoria nas escolhas, pela proteção na caminhada e pela permissão de chegar até aqui.

À minha esposa, Marcela, por despertar o que há de melhor em mim, por apoiar minhas decisões e por acreditar no meu potencial com apoio incondicional.

Aos meus pais e minha sogra, por me ensinarem a nunca desistir dos meus sonhos.

A todos os meus professores, responsáveis pela minha formação.

Ao meu orientador, Doutor Osvaldo, por acreditar nas minhas ideias e confiar na minha capacidade, com toda paciência, atenção e colaboração.

Tendo consciência de que sozinho nada disto seria possível. A todos, muito obrigado!

RESUMO

No Brasil, apesar de existir um extenso arcabouço legislativo que garante, em seu conjunto, a possibilidade de uma educação para o trânsito como tema transversal, o trânsito ainda não é objeto de efetivo enfrentamento nos projetos políticos pedagógicos das escolas, restringindo-se a ações sazonais e pouco efetivas que acabam diminuindo o papel formador e transformador da sociedade que a educação possui. Diante desse cenário, defendemos que a educação para o trânsito não pode se limitar a ensinar regras de sinalizações descritas em comandos normativos, tampouco se restringir a esporádicas atividades formativas do tipo tradicional. Isso porque, diante do papel transformador da sociedade que a Educação possui, a escola deve constituir-se em espaço de interações e planejamento de atividades que busquem conscientizar os indivíduos de que o compartilhamento do ambiente público requer respeito aos princípios e valores éticos condizentes com o bom viver humano e uma postura cidadã (BRAVO, 2015). Neste sentido, parte-se da seguinte questão de pesquisa: como o Brasil tem enfrentado o problema da violência no trânsito, especialmente no contexto escolar, bem como se existe uma estrutura legal apta a permitir que a educação para o trânsito seja trabalhada como tema transversal na educação básica? Sendo assim, por meio de uma abordagem qualitativa, realizou-se uma pesquisa documental e bibliográfica, caracterizada por uma revisão da literatura e da legislação pertinentes ao assunto, no intuito de contribuir para o debate e auxiliar na compreensão do papel da educação para o trânsito como tema transversal e sua função social na formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis a respeito de uma cultura de segurança no trânsito. Associada à abordagem qualitativa, empreendeu-se uma análise do Projeto Político Pedagógico (PPP) de uma escola do Município de Araguari/MG, com o intuito de verificar como o tema trânsito é enfrentado no contexto municipal, bem como revelar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito” e as várias disciplinas da educação básica. Desse modo, o estudo ganha destaque ao evidenciar que a educação para o trânsito, embora não seja objeto de efetivo enfrentamento nos projetos políticos pedagógicos das escolas, está de fato alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto efetivo de tematização transversal, de modo a permitir que valores e condutas adequados sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas, já que, sem exemplos que edifiquem as condutas, torna-se difícil exigir que as crianças e os jovens se transformem em cidadãos virtuosos e sensibilizados para o bem da sociedade. Nessa perspectiva, a pesquisa busca incentivar o desenvolvimento de práticas educativas cotidianas como condição transformadora de uma dominação cultural baseada na violência no trânsito para uma realidade capaz de promover atitudes emancipatórias entre o sujeito e o trânsito, posto que, envolvido cotidianamente com ações pedagógicas, o educando tem acesso à informação, reflete sobre situações existenciais vivenciadas na práxis do trânsito, podendo, assim, exercer a cidadania, objetivo último da educação em nosso país.

Palavras-chave: Educação para o Trânsito. Transversalidade. Práticas Educativas Cotidianas.

ABSTRACT

In Brazil, although there is an extensive legislative framework that guarantees the possibility of traffic safety education as a transversal theme, traffic is not yet the object of effective confrontation in the political educational projects of schools, being restricted to seasonal and ineffective actions that end up diminishing the role that education has as a formator and transformer of society. In this scenario, we believe that traffic education cannot be limited to teaching rules of signals described in normative commands, nor can it be restricted to sporadic formative activities of the traditional type. This is because, given the transforming role of society that education has, the school should constitute a space for interaction and planning of activities that seek to make individuals aware that sharing the public environment requires respect for the principles and ethical values consistent with good human life and a citizen stance (BRAVO, 2015). In this sense, the following research question is starting: How has Brazil faced the problem of traffic violence, especially in the school context, as well as whether there is a legal structure capable of allowing traffic education to be worked on as a transversal theme in basic education? Therefore, through a qualitative approach, a documental and bibliographical research was carried out, characterized by a review of the literature and legislation pertinent to the subject, in order to contribute to the debate and help in the understanding of the role of traffic education as a transversal theme and its social function in the formation of more aware and responsible citizens regarding a culture of safety in traffic. Associated with the qualitative approach, an analysis of the Pedagogical Political Project (PPP) of a school in the municipality of Araguari/MG was undertaken in order to verify how the theme of traffic is faced in the municipal context, as well as to reveal some educational practices to be applied in daily school life, enabling integration between the theme of traffic education" and the various subjects of basic education. In this way, the study gains prominence by showing that traffic education, although it is not the object of effective confrontation in the political pedagogical projects of schools, is in fact aligned with a legal structure that gives it the basis to be an effective object of cross-cutting themes, in order to allow values and appropriate conduct to be clarified and consolidated by all pedagogical actions, since without examples that build the conduct, it becomes difficult to demand that children and young people become virtuous citizens and aware of the good of society. From this perspective, the research seeks to encourage the development of daily educational practices as a transforming condition for a cultural domination based on traffic violence to a reality capable of promoting emancipatory attitudes between the subject and the traffic, since, involved daily with pedagogical actions, the student has access to information, reflects on existential situations experienced in the praxis of traffic, and can thus exercise citizenship, the ultimate goal of education in our country.

Keywords: Education for Traffic. Transversality. Daily educational practices.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Indenizações por morte – 2009/2018.....	18
Figura 2 – Indenizações por morte – 2009/2018.....	18
Figura 3: Indenizações por morte	19
Figura 4: Indenizações por categoria de veículo.....	19
Figura 5: Indenizações por morte e sexo	20
Figura 6: Morte por faixa etária	20
Figura 7: Indenizações pagas em 2018	21

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quadro sinótico dos Marcos Regulatórios para o Trânsito no Brasil	51
Quadro 2 – Quadro sinótico dos Marcos Regulatórios para o Trânsito no Brasil	52

SIGLAS E ACRÔNIMOS

ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
BNCC	Base Nacional Comum Curricular
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CF	Constituição Federal
CFC	Centro de Formação de Condutores
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CRT	Conselhos Regionais de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DAMS	Despesas de Assistência Médica e Suplementares
DCN	Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Básica
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
EJA	Educação de Jovens e Adultos
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação
OMS	Organização Mundial de Saúde
PCNs	Parâmetros Curriculares Nacionais
PNE	Plano Nacional de Educação
PPP	Projeto Político Pedagógico
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SciELO	Scientific Electronic Library Online
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
STF	Supremo Tribunal Federal
UFU	Universidade Federal de Uberlândia
UNITRI	Universidade do Triângulo
UNIUBE	Universidade de Uberaba

SUMÁRIO

1 MEMORIAL DESCRITIVO: um relato de experiências	12
2 INTRODUÇÃO	17
2.1 Concepção Metodológica e Tipo de Pesquisa	24
2.2 Contribuições de Alguns Textos sobre o Tema	27
3 A ORIGEM E A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO	37
3.1 Marcos Regulatórios da Educação para o Trânsito no Brasil	40
3.1.1 Uma Explicação Necessária	40
3.1.2 Evolução dos Marcos Regulatórios do Trânsito no Brasil	41
3.2 Sistema Normativo e suas Relações com a Educação para o Trânsito	53
4 PRÁTICAS EDUCATIVAS COTIDIANAS: Uma proposta para um trânsito menos violento	62
CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
REFERÊNCIAS	70
APÊNDICE A: PRODUTO FINAL	73
PRODUTO	75

1 MEMORIAL DESCRITIVO: um relato de experiências

Neste espaço, apresento a minha trajetória de vida, a partir de fatos que afloram à memória. Oportunidade interessante para refletir e compreender o caminho trilhado até a efetiva escolha do tema. Na verdade, mais do que isso, é um momento de reencontro, de pura arte, em que tenho a oportunidade de tecer uma figura pública das minhas experiências.

Experiência não como mera exposição daquilo que aconteceu ou do que simplesmente se passou, mas, como nos ensinou Benjamim (1985), como modo de comunicação artesanal, já que o narrador molda a narrativa artesanalmente, “como a mão do oleiro na argila do vaso”, o que nos faz pensar a experiência como uma interpretação narrativa de nós mesmos.

Larrosa (2002), tomando como referência as reflexões de Walter Benjamim, entende a experiência como aquilo que nos mobiliza, aquilo que nos toca e nos afeta, daí porque concebo essas vivências como um verdadeiro “memorial”, ou seja, um instrumento de compreensão, autocompreensão, reflexão e partilha dessas experiências.

Nesse sentido, comungo das ideias de Passeggi (2011), que define memorial acadêmico como:

(...) gênero acadêmico autobiográfico, por meio do qual o autor se (auto) avalia e tece reflexões críticas sobre seu percurso intelectual e profissional, em função de uma demanda institucional. O interesse de sua narrativa é de clarificar experiências significativas para a sua formação e situar seus projetos atuais e futuros no processo de inserção acadêmica e ascensão profissional. (PASSEGGI, 2011, p. 120).

Sendo assim, sem mais delongas, apresento alguns recortes das vivências da juventude e da vida adulta, noticiando o meu caminhar no mundo. Durante esse processo narrativo, relato recordações encantadoras e, outras vezes, momentos desagradáveis, nos quais foi necessário levantar com dignidade e tentar outros caminhos.

Dito isto, indaga-se como uma pessoa, nas diferentes fases de sua vida, percebe seu entorno? Como estabelece as relações com os outros e com o ambiente? Aqui eu começo minha narrativa, tentando explicar como construí meu futuro profissional com base nas minhas percepções, escolhas e vivências.

Sou o filho primogênito do senhor Carlos e da dona Sivanilda, pessoas simples, de origem humilde, mas com valores éticos bem definidos, objetivos claros e a certeza de que a educação seria o caminho capaz de oportunizar o crescimento profissional e estabelecer outro tipo de relação com o mundo.

Para meus pais, o caminho que trilhamos durante a nossa trajetória de vida é feito de escolhas, de modo que a escola deve ser vista como a primeira opção para um futuro melhor e não como um obstáculo a ser enfrentado no caminho para a vida adulta.

Apesar de nunca ter duvidado disso, quando adolescente, no Ensino Fundamental, e, depois, no Ensino Médio, dediquei-me mais ao trabalho na pequena empresa do meu pai, do que propriamente aos estudos, o que acabou por me caracterizar como um aluno mediano e de pouco destaque entre os colegas de turma.

Com pouco brilho na escola e tímido por natureza, não aproveitei as oportunidades, tampouco explorei todas as minhas potencialidades. Veio então a decepção da reprovação no Vestibular da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). A decepção veio acompanhada de uma sensação de incapacidade muito grande que só foi exorcizada no segundo ano do Curso de Direito da Universidade do Triângulo (UNITRI), mas isso abordaremos mais adiante.

Por ora, é preciso reconhecer que ingressar na Universidade Particular depois de todas as expectativas geradas foi frustrante. Isso porque uma das características mais importantes do ser humano é a capacidade de planejar, de traçar os rumos do seu destino, fazer planos de futuro e sonhar com dias melhores. Fixamos metas e idealizamos como vamos estar daqui a alguns anos e em que estaremos trabalhando. Sonhamos com uma atividade profissional que nos dê um mínimo de dignidade.

Comigo não foi diferente; sonhei com a UFU, mas, por não ter me dedicado o suficiente, fui reprovado na segunda fase. Fiquei muito decepcionado comigo mesmo. Precisava então recomeçar, trilhar um novo caminho, fazer diferente.

Em 1996, após a realização do vestibular, ingressei na Faculdade Integrada do Triângulo, na cidade de Araguari/MG, cursando o Bacharelado em Direito. Que experiência significativa, na minha vida, foi a graduação! As aulas, os professores, o estágio, os colegas, o conhecimento, a iniciação à pesquisa, tudo foi e continua sendo referência para mim. É o peso da formação:

(...) os conhecimentos compõem-se em sua maior parte do aprendido, não do novo. Porém, há de se ter presente que toda transmissão de conhecimento, durante o processo de aprendizagem, acontece de forma imperceptível (...) (FLECK *apud* SCHAFFER e SCHNELLE, 1986, p.20).

Todavia, minha melhor e mais intensa experiência foi vivida quando conheci, no segundo ano do curso de Direito, o mestre Carlos Henrique Perpétuo Braga. A forma como ministrava os conteúdos, sua paixão pelo Direito e, principalmente, pela docência, despertaram em mim o desejo de ser professor.

A partir dali, tudo passou a ter mais sentido na minha vida. Tinha convicção do que queria ser e do que precisava fazer para alcançar meu objetivo de ser professor universitário e um profissional de destaque. Professor não como mero “ministrador de aulas”. Professor, como meu mestre. Professor nos termos descritos por Bárbara Lopes:

Ser professor é ter a juventude sempre em mãos
 Não para moldá-los ou fazê-los sua semelhança
 Mas para preenchê-los em curiosidades
 Atormentá-los com novos dizeres, pensares e possíveis verdades

Ser professor é preencher lacunas
 Experimentar a racionalização de uma emoção
 Enquanto passionadamente enlouquece a lógica
 Se reformar, enquanto forma

Ser professor é troca
 Obsessão pelo por que. O seu e o deles
 Se desfazer de certezas enquanto responde a interrogações
 É estar pronto quando ainda constrói

Ser professor é emprestar conhecimento até para quem diz não querer
 É compreender a beleza do desleixo e do desprazer
 A tristeza do tentar e mesmo assim tentar novamente

Ser professor é a angústia do querer
 Do fazer e refazer sem nunca saber se findou
 Ser professor é esperar e talvez ver pra crer
 Mas ser professor é antes de tudo viver na vida de um outro ser.

Concluído o curso de Direito no ano de 2000, busquei então meu aperfeiçoamento rumo ao meu sonho de ser professor. Pós-graduei-me em Direito Processual Civil na Universidade Federal de Uberlândia (UFU), fiz vários outros cursos visando à docência e me submeti, em julho de 2002, a banca avaliadora da Universidade do Triângulo (UNITRI) para ser professor de Direito Penal.

Fui aprovado e, por ironia do destino, passei a ocupar, em agosto de 2002, a cadeira que pertencia ao meu mestre Carlos Henrique Perpétuo Braga, que havia sido promovido, também naquele ano, ao cargo de Juiz de Direito na Comarca de Contagem/MG.

Durante a minha trajetória na docência, sempre procurei desenvolver atividades que pudessem contribuir com o processo de aprendizado e conscientização dos alunos, daí porque,

mais maduro e experiente no magistério, iniciei, no ano de 2010, um projeto nas escolas do ensino médio de Araguari sobre a importância dos Direitos Humanos na prática cotidiana educacional.

Depois de muito pesquisar, observar e conversar com os alunos, notei que deveria fazer um trabalho mais específico de conscientização. Comecei então a palestrar em algumas escolas de Araguari sobre o tema “Educação para o Trânsito”.

Entretanto, ainda não estava completo, precisava potencializar o projeto. Decidi que o caminho viria por meio da realização de outro sonho, que eu havia temporariamente adormecido, cursar uma pós-graduação *Stricto sensu*. Comecei a pesquisar mestrados na região, em especial na área de concentração sobre “Direitos e Garantias Fundamentais”. Identifiquei o mestrado da UFU como sendo uma ótima opção, porém, já havia perdido o prazo das inscrições. Mais uma vez a UFU não parecia ser o meu caminho.

Continuei a pesquisar outros cursos de mestrado e foi aí que tomei conhecimento, no final de 2017, do edital da Universidade de Uberaba (UNIUBE) para o Programa de Pós-Graduação em Mestrado Profissional em Formação na Educação Básica.

Confesso que não era o planejado inicialmente, mas, o fato de ser na área da educação, fez-me repensar, até porque, como professor, seria uma excelente oportunidade de me aperfeiçoar e colocar em prática o projeto “Educação para o Trânsito”. Fiz a inscrição, comecei a estudar e fui aprovado.

Iniciado o semestre em fevereiro de 2018, foi apresentada a equipe administrativa e gestora do curso, bem como alguns professores, dentre eles o sábio e humilde Dr. Osvaldo Freitas de Jesus, que inclusive tinha uma pesquisa sobre o tema “Trânsito e Educação”, e as competentes doutoras do conhecimento Luciana Beatriz de Oliveira Bar de Carvalho e Selva Guimarães, profissionais da educação na verdadeira essência e importância do termo.

Naquela oportunidade, foi realizada algumas dinâmicas e promovida a socialização dos alunos, que se mostraram, desde o início, parceiros e pessoas comprometidas com os objetivos do Mestrado Profissional.

No decorrer do Curso, tive problemas em conciliar os horários das aulas com as minhas atividades profissionais de professor e advogado. Porém, com o auxílio do corpo docente do mestrado e com as orientações sempre precisas dos doutores Osvaldo Freitas de Jesus e Luciana Beatriz de Oliveira Bar de Carvalho, consegui concluir as disciplinas e desenvolver meu projeto de pesquisa.

Resolvemos, desde o início, que a pesquisa teria como ponto de partida a ideia de que a educação para o trânsito não pode se limitar a ensinar regras de sinalizações descritas

em comandos normativos, tampouco se restringir a ações sazonais e pouco efetivas, que acabam diminuindo o papel formador e transformador da sociedade que a educação possui.

Nessa perspectiva, defendemos que é preciso incentivar o desenvolvimento de práticas educativas cotidianas como condição transformadora de uma dominação cultural baseada na violência no trânsito para uma realidade capaz de promover atitudes emancipatórias entre o sujeito e o trânsito, posto que, envolvido cotidianamente com ações pedagógicas, o educando tem acesso à informação, reflete sobre situações existenciais vivenciadas na *práxis* do trânsito.

Diante disso, o estudo ganha destaque ao evidenciar que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto efetivo de tematização transversal, de modo a permitir que valores e condutas adequadas sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas, já que, sem exemplos que edifiquem as condutas, torna-se difícil exigir que as crianças e os jovens se transformem em cidadãos virtuosos e sensibilizados para o bem da sociedade.

2 INTRODUÇÃO

A sociedade brasileira vive momentos de rápidas e profundas transformações, sobretudo no campo econômico e científico-tecnológico. As conquistas nessas áreas causaram uma verdadeira revolução nas formas de agir e pensar do indivíduo. O Direito de ir e vir das pessoas, por exemplo, foi diretamente afetado, pois facilitou o ato de locomoção do ser humano e, conseqüentemente, o desenvolvimento social.

A dinâmica capitalista, concomitante a isso, também produziu transformações que evidenciaram uma ocupação desordenada das cidades e um aumento da frota de veículos. O espaço público, que deveria ser de convivência harmônica, foi se tornando um espaço de disputa entre “homens” e máquinas, notadamente face à necessidade de os indivíduos se deslocarem em busca de trabalho, de qualificação profissional, de estudo, de serviços públicos e até mesmo de lazer.

A frota de veículos no Brasil saltou de quase 30 milhões no ano de 2000 para o exorbitante número de 105.082.903 veículos em janeiro de 2020, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (BRASIL, 2020). Importante mencionar também que 54,04% da frota do Brasil são veículos individuais; 22,11% são motocicletas e apenas 0,62% são ônibus (BRASIL, 2020).

Esse cenário ajuda a explicar, em parte, os índices alarmantes de acidentes de trânsito no Brasil, já que o comprometimento da mobilidade urbana no trânsito é, sem dúvida, um dos fatores que potencializa o risco de acidentes.

A fatalidade expressa em números assusta, porquanto equivale às perdas da Guerra Civil da Síria, já que deixou centenas de milhares de mortes desde 2011, quando foi iniciada. Com o fito de exemplificação do mencionado, a Seguradora Líder, que administra o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT, publicou em 2019 o *Relatório Estatístico Especial - Taxa de Mortalidade no Trânsito 10 anos*.

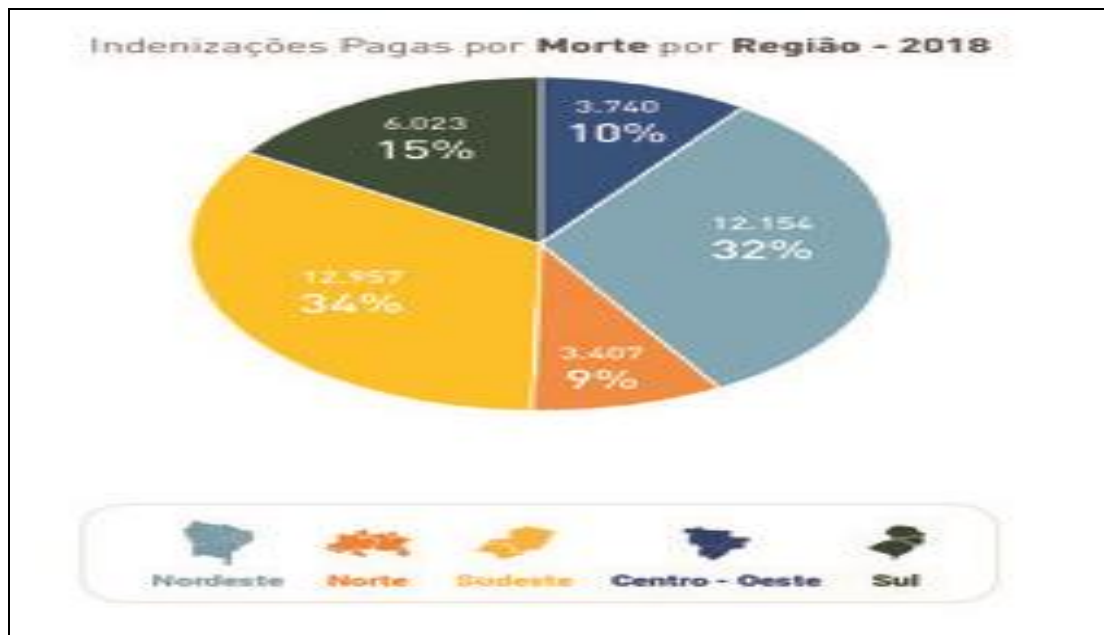
Em 10 anos, foram mais de 485 mil indenizações por mortes no trânsito em todo o Brasil, conforme Figura 1. Como exemplificação, seria como se um avião caísse todos os dias com aproximadamente 111 passageiros a bordo.

Figura 1 – Indenizações por morte – 2009/2018

Região	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Centro-Oeste	4.528	5.037	5.853	5.996	5.603	5.263	4.358	3.314	3.881	3.740	47.573
Nordeste	11.169	11.862	15.124	16.478	15.447	14.679	12.133	9.527	12.987	12.154	131.560
Norte	4.689	4.129	4.646	4.682	4.376	4.197	3.488	2.689	3.596	3.407	39.899
Sudeste	22.114	19.458	22.199	23.080	20.237	19.791	15.647	11.862	14.011	12.957	181.356
Sul	10.552	10.294	10.312	10.516	9.104	8.296	6.875	6.155	6.676	6.023	84.803
Total Brasil	53.052	50.780	58.134	60.752	54.767	52.226	42.501	33.547	41.151	38.281	485.191

Fonte: DPVAT

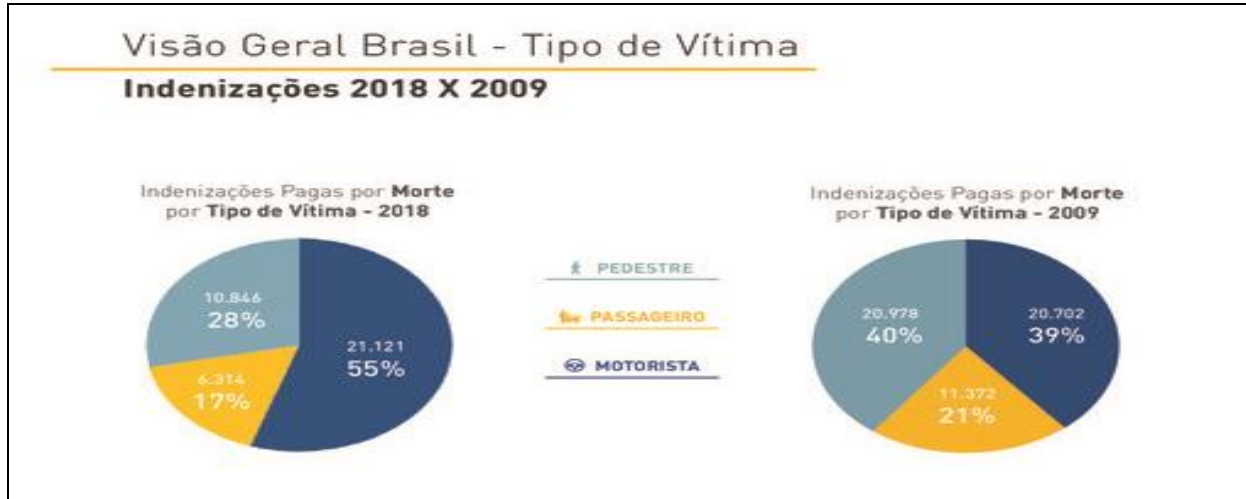
De acordo com os dados apresentados na Figura 2, que considera apenas o ano de 2018, a maior incidência de acidentes com mortes ocorre no Sudeste, representando 34% das indenizações pagas a essa cobertura em 2018. Logo após está o Nordeste, com 32%.

Figura 2 – Indenizações por morte – 2009/2018

Fonte: DPVAT

O estudo também demonstrou que os motoristas respondem por mais de 55% de todas as mortes indenizadas em 2018, os pedestres por 28% e os passageiros por 17%. Esses dados são organizados e apresentados na Figura 3.

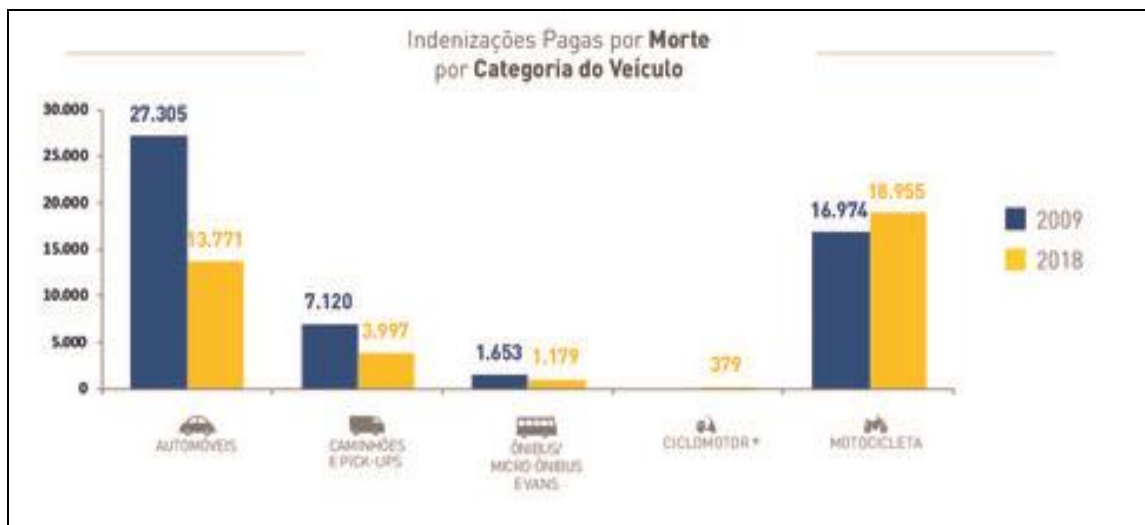
Figura 3: Indenizações por morte



Fonte: DPVAT

A pesquisa também apontou que de 2009 para 2018, apesar de uma queda de 50% nas mortes causadas por automóveis, houve um aumento de 12% nas mortes provocadas por motocicletas, sendo que, em 2018, a moto é o principal ofensor dentre as categorias de veículos, como esquematizado na Figura 4.

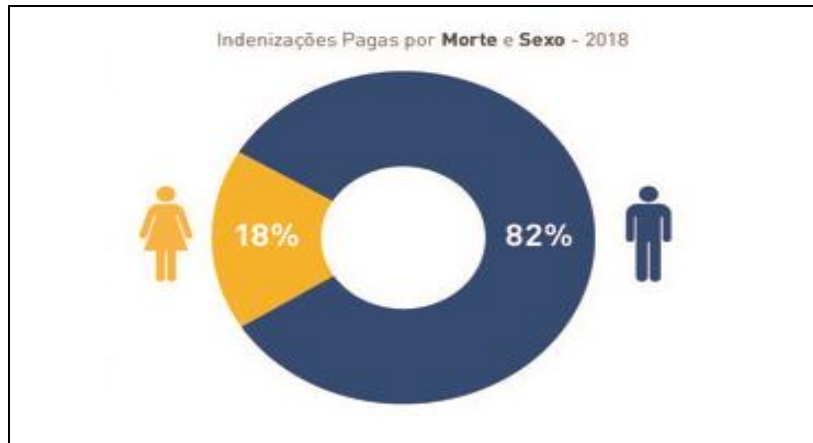
Figura 4: Indenizações por categoria de veículo



Fonte: DPVAT

O Boletim Estatístico indicou ainda que o sexo masculino corresponde a 82% das vítimas fatais em 2018 em todo o Brasil, conforme apresenta-se na Figura 5:

Figura 5: Indenizações por morte e sexo



Fonte: DPVAT

Quanto se considera a faixa etária, o maior número de indenizações pagas por morte em 2018 está entre as pessoas de 45 a 64 anos, com 25%, sendo que, aproximadamente, 39% das vítimas fatais estavam com idades entre 18 e 34 anos, que corresponde à parte integrante da população economicamente ativa, como se pode certificar na Figura 6:

Figura 6: Morte por faixa etária



Fonte: DPVAT

Os dados apresentados são graves, porém, quando se analisa os três tipos de cobertura: Morte, Invalidez Permanente e Reembolso de Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS), os números são ainda mais estarrecedores, já que somente em 2018, mais de 320 mil indenizações foram pagas nos três tipos de cobertura, conforme Figura 7.

Figura 7: Indenizações pagas em 2018

Indenizações Pagas					
NATUREZA DA INDENIZAÇÃO	JAN A DEZ 2018	%	JAN A DEZ 2017	%	JAN A DEZ 2018 X JAN A DEZ 2017
MORTE	38.281	12%	41.151	11%	-7%
INVALIDEZ PERMANENTE	228.102	69%	284.191	74%	-20%
DESPESAS MÉDICAS (DAMS)	61.759	19%	58.651	15%	5%
TOTAL	328.142	100%	383.993	100%	-15%

Fonte: DPVAT

Do total de indenizações pagas no ano de 2018, 70% foram para acidentes de trânsito com vítimas que adquiriam algum tipo de invalidez permanente. Foram mais de 228 mil ocorrências nessa cobertura.

Importante perceber que os números com a violência no trânsito tendem a ser ainda maiores, já que o Boletim Estatístico apresentado considera apenas os acidentes que foram objeto de pedido indenizatório dentro do prazo prescricional de até 03 (três) anos. Portanto, os dados apresentados desconsideram os pedidos já prescritos, bem como os acidentes, cujas ocorrências não foram avisadas pelas vítimas e beneficiários à Seguradora Líder.

Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018) apontam também que os acidentes de trânsito estão em nono lugar entre as principais causas de morte no mundo e atingem todas as faixas etárias, sendo a principal causa de óbito de pessoas entre 15 e 29 anos de idade. A cada ano, eles provocam a perda de 1,2 milhão de vidas e causam lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas no mundo inteiro.

Sobre as estatísticas, a OMS destaca a vulnerabilidade das crianças e apresenta os seguintes números:

(...) mais de 500 crianças e jovens menores de 18 anos de idade são mortas nas ruas e vias do mundo por dia e milhares de outras são feridas. As lesões causadas pelo trânsito são uma das principais causas da morte de crianças em sua segunda década de vida e a grande maioria (95%) das mortes de crianças em acidentes de trânsito ocorre em países de baixa e média renda (OMS, 2018, p.45).

No Brasil, como mencionado, a realidade não é diferente, já que os acidentes de trânsito também são um problema de saúde pública e apresentam impactos sociais e econômicos.

Nesse sentido, é importante mencionar que o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) desenvolveu, em conjunto com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), dois estudos sobre os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito em aglomerados urbanos e em rodovias federais no Brasil.

O relatório de pesquisa publicado aponta que os acidentes em rodovias federais brasileiras, de acordo com dados apurados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), no ano de 2014 (IPEA, 2015b), somaram 167.247 acidentes de trânsito, com 8.233 mortes e 26.182 feridos graves.

O custo monetário, acarretado por esses acidentes de trânsito impactou a sociedade em R\$12,8 bilhões, sendo que 62% desses custos estavam associados aos cuidados à saúde das vítimas dos acidentes de trânsito, composto por despesas hospitalares, atendimento, tratamento de lesões, remoção de vítimas, e perda de produção por lesão permanente ou morte.

O relatório executivo (IPEA, 2015b), segundo dados da PRF, aponta ainda que os maiores valores estimados recaem sobre a previdência social e sobre as famílias, pelas perdas de produção (41,2%). O segundo maior custo é o hospitalar, com quase 20%, e impacto direto na gestão pública municipal.

Sendo assim, nos dias atuais, um dos maiores desafios para o poder público e a sociedade civil é o de garantir aos cidadãos mobilidade segura, compartilhada, consciente e sustentável no trânsito. Nesse cenário, acreditamos que as políticas públicas voltadas para o trânsito devem se estruturar em três áreas: a) no campo da engenharia; b) no esforço legal; e c) no âmbito da educação para o trânsito:

O esforço legal compreende desde a formulação das regras de circulação e conduta em via pública até a ação coercitiva do Estado para garantir o seu cumprimento por meio da definição e gradação das sanções cabíveis, em caso de descumprimento. A engenharia de tráfego engloba os estudos técnicos para circulação rodoviária, as ações de infraestrutura e as sinalizações de trânsito. (ARAUJO, 2019, p.142).

Em relação à educação para o trânsito, ponto central desta pesquisa, torna-se urgente e necessário repensar uma nova agenda para os problemas relacionados ao trânsito, já que, no Brasil, o tema não é objeto de efetivo enfrentamento nos projetos políticos pedagógicos das escolas, restringindo-se a ações sazonais e pouco efetivas, que acabam diminuindo o papel formador e transformador da sociedade que a educação possui.

As políticas públicas, como “campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, colocar o governo em ação e analisar essa ação” (SOUZA, 2010, p. 26), não podem se limitar, no âmbito da educação para o trânsito, a ensinar regras de sinalizações descritas em comandos normativos. Devem, também, conscientizar os indivíduos de que o compartilhamento do ambiente público requer respeito aos princípios e valores éticos condizentes com o bom viver humano e uma postura cidadã (BRAVO, 2015, p. 153).

Em outras palavras, as demandas do mundo moderno relacionadas ao trânsito exigem cada vez mais políticas públicas vocacionadas para práticas pedagógicas inovadoras, que agucem o perfil crítico e reflexivo do educando, já que a escola, como instrumento de transformação social, deve ser tida como espaço de aprendizagem e de obtenção do “conhecimento poderoso” (YOUNG, 2007).

Nessa perspectiva, acreditamos que seja preciso incentivar o desenvolvimento de práticas educativas cotidianas como condição transformadora de uma dominação cultural baseada na violência no trânsito para uma realidade capaz de promover atitudes emancipatórias entre o sujeito e o trânsito. Envolvido cotidianamente com ações pedagógicas, o educando tem acesso à informação, reflete sobre situações existenciais vivenciadas na *práxis* do trânsito, podendo, assim, exercer a cidadania, objetivo último da educação em nosso país (BRASIL, LDB, 1996).

Importante registrar que não se está afirmando, por certo, que a escola, sozinha, muda a sociedade e os comportamentos, tampouco que a inserção do trânsito como tema transversal nas escolas é capaz de reduzir, por si só, os índices alarmantes de acidentes no trânsito. Isso porque preparar condutores que respeitem as normas de trânsito, ainda é um desafio educacional superior às forças e à capacidade da escola atual.

Porém, se a escola conseguir promover nos indivíduos a reflexão e os valores necessários sobre suas atitudes na vida cotidiana da comunidade na qual está inserida, fortalecer-se-á e será vista como espaço de formação e transformação para a construção de um trânsito melhor.

Sendo assim, este estudo ganha destaque ao evidenciar que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto efetivo de tematização transversal, de modo a permitir que valores e condutas adequadas sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas, já que, sem exemplos que edifiquem as condutas, torna-se difícil exigir que as crianças e os jovens se transformem em cidadãos virtuosos e sensibilizados para o bem da sociedade.

Desse modo, o objetivo principal deste trabalho é apresentar, a partir de uma análise histórica, documental e bibliográfica, a fundamentação legal existente e a justificativa necessária para a implantação da educação para o trânsito como tema transversal na Educação Básica.

Como objetivos específicos, a pesquisa pretende analisar o Projeto Político Pedagógico (PPP) de uma escola do Município de Araguari/MG, com o intuito de verificar como o tema trânsito é enfrentado no contexto municipal, bem como revelar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica.

O Estudo objetiva ainda elaborar um guia de conscientização sobre o trânsito. A ideia é revelar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica.

2.1 Concepção Metodológica e Tipo de Pesquisa

No intuito de contribuir com o debate e auxiliar na compreensão do papel da educação para o trânsito como tema transversal e sua função social na formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis a respeito de uma cultura de segurança no trânsito, o estudo desenvolveu-se por meio de uma pesquisa documental e bibliográfica, caracterizada por uma revisão da literatura e da legislação pertinentes ao assunto.

Nessa linha, a pesquisa bibliográfica foi fundamental para construir o aparato teórico necessário e apto a promover nos indivíduos a reflexão de que o compartilhamento do ambiente público requer respeito aos princípios e valores éticos condizentes com uma postura cidadã de respeito e valorização da vida no trânsito.

Igualmente importante foi a investigação documental, já que esse tipo de pesquisa exige, desde o início, um esforço firme e inventivo, quanto ao reconhecimento dos depósitos de arquivos ou das fontes potenciais de informação. Não apenas em função do objeto de pesquisa, mas também em função do questionamento, o que permite acrescentar a dimensão do tempo à compreensão do social (CELLARD, 2012).

Essas análises possibilitaram um corte longitudinal que favoreceu uma observação apurada sobre o objeto analisado e, principalmente, sobre os desafios enfrentados para a implementação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica.

Dito isso, inicialmente, tratou-se da base metodológica da pesquisa, por meio de leituras para a formação do referencial teórico. Na sequência, foram definidos os instrumentos de busca de dados, com conseqüente seleção dos documentos utilizados na pesquisa.

Na perspectiva documental, a pesquisa teve como prioridade levantar e analisar, sobretudo no banco de dados da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e da Scientific Electronic Library Online (SCIELO), os trabalhos científicos sobre a educação para o trânsito.

Desse modo, os textos selecionados nas plataformas governamentais foram o ponto de partida da investigação, porquanto permitiram estabelecer, a partir da identificação dos desafios enfrentados para a implementação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica, correlações importantes para a construção do produto técnico a ser elaborado e apresentado.

No caso, a proposta é a elaboração de um guia de conscientização sobre o trânsito que permita, efetivamente, implementar nas escolas no Município de Araguari a educação para o trânsito como tema transversal. A partir do envolvimento de diretores, gestores, professores e alunos poderão ser construídas práticas educativas cotidianas e integradas entre as várias disciplinas, com vistas a desenvolver um trabalho reflexivo de conscientização e de prevenção a acidentes no trânsito.

Os documentos técnicos utilizados para embasar o trabalho foram obtidos, principalmente, por meio de busca nos seguintes sites: Departamento Nacional de Trânsito, Ministério da Saúde, Observatório Nacional de Segurança Viária, Organização Mundial de Saúde e Organização das Nações Unidas.

Os fundamentos legais, por sua vez, foram extraídos de documentos oficiais e governamentais. Analisou-se a Constituição Federal de 1988, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, o Código de Trânsito Brasileiro e várias resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, bem como os Parâmetros Curriculares Nacionais.

Os documentos encontrados nestas plataformas, aliados aos contornos metodológicos utilizados, evidenciaram que a abordagem qualitativa foi, de fato, a mais adequada a esta pesquisa.

Isso porque, nessa metodologia de trabalho, “os dados recolhidos são designados por qualitativos, o que significa ricos em pormenores descritivos relativamente a pessoas, locais e conversas, e de complexo tratamento estatístico” (BOGDAN & BIKLEN, 1994, p. 16).

Esses dados são geralmente recolhidos em contextos naturais, sem necessariamente se levantar ou tentar comprovar hipóteses ou medir variáveis. Busca-se apreender as diversas perspectivas dos sujeitos e os fenômenos em sua complexidade.

Na abordagem qualitativa, “(...) o investigador frequenta os locais em que naturalmente se verificam os fenômenos nos quais está interessado, incidindo os dados recolhidos nos comportamentos naturais das pessoas”. (BOGDAN & BIKLEN, 1994, p. 17) e em suas interações com o meio e os demais, em que se constroem seus repertórios de significados.

Em síntese, com o enfoque qualitativo, foi possível interpretar os dados obtidos com a revisão da literatura e da legislação e estabelecer as correlações necessárias para alcançar o objetivo principal da pesquisa, que é o de revelar a fundamentação legal existente e a justificativa necessária para a implantação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica.

A abordagem quantitativa também proporcionou correlações importantes que foram desenvolvidas ao longo da leitura dos textos para a construção do produto técnico a ser elaborado e apresentado.

No caso, como já mencionado, a proposta é a elaboração de um guia de conscientização que permita revelar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica.

A partir desses critérios de abordagem, foi possível afirmar que a estrutura do trabalho deve, *a priori*, contar com dois capítulos, sem contar o memorial, a introdução, as considerações finais e as referências.

2.2 Contribuições de Alguns Textos sobre o Tema

De início é oportuno registrar que a pesquisa foi desenvolvida em dois momentos. O primeiro, direcionado a revelar a fundamentação legal para a implantação efetiva da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica, e o segundo, voltado para o levantamento da produção científica relacionada à Educação em uma abordagem transversal.

Sendo assim, a partir da leitura dos textos selecionados, foi possível observar que a sociedade brasileira vive momentos de rápidas e profundas transformações, sobretudo no campo econômico e científico-tecnológico. As conquistas nessas áreas causaram uma verdadeira revolução nas formas de agir e pensar do indivíduo.

O Direito de ir e vir das pessoas, por exemplo, foi diretamente afetado como, por exemplo, o ato de locomoção do ser humano e, conseqüentemente, o desenvolvimento social.

Concomitante a isso, a dinâmica capitalista também produziu transformações que evidenciaram uma ocupação desordenada das cidades e um aumento da frota de veículos, de modo que o espaço público, que deveria ser de convivência harmônica, foi se tornando um espaço de disputa entre “homens” e máquinas, notadamente face à necessidade de os indivíduos se deslocarem em busca de trabalho, de qualificação profissional, de estudo, de serviços públicos e até mesmo de lazer.

O cenário apresentado, por óbvio, ajuda a explicar os índices alarmantes de acidentes de trânsito, já que o comprometimento da mobilidade urbana no trânsito é, sem dúvida, um dos fatores que potencializa o risco de acidentes.

Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018) apontam que os acidentes de trânsito estão em nono lugar entre as principais causas de morte no mundo e atingem todas as faixas etárias. São a principal causa de óbitos de pessoas entre 15 e 29 anos de idade. A cada ano, eles provocam a perda de 1,2 milhão de vidas e causam lesões não fatais em, aproximadamente, 50 milhões de pessoas no mundo inteiro.

No Brasil, como vimos, a realidade não é diferente, já que os acidentes de trânsito também são um problema de saúde pública e apresentam impactos sociais e econômicos. Sobre essa temática, o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) desenvolveu, em conjunto com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), dois estudos sobre os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito em aglomerados urbanos e em rodovias federais no Brasil.

O relatório de pesquisa publicado aponta que os acidentes em rodovias federais brasileiras, de acordo com dados apurados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) no ano de

2014 (IPEA, 2015b), somaram 167.247 acidentes de trânsito, com 8.233 mortes e 26.182 feridos graves.

O custo monetário, acarretado por esses acidentes de trânsito impactou a sociedade em R\$12,8 bilhões, sendo que 62% desses custos estavam associados aos cuidados à saúde das vítimas dos acidentes de trânsito, composto por despesas hospitalares, atendimento, tratamento de lesões, remoção de vítimas, e perda de produção por lesão permanente ou morte.

A fatalidade expressa em números assusta, porquanto equivale às perdas da Guerra Civil da Síria, que já deixou centenas de milhares de mortes desde 2011, quando foi iniciada. A título de exemplo do mencionado, a Seguradora Líder, que administra o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT, publicou em 2019 o *Relatório Estatístico Especial - Taxa de Mortalidade no Trânsito 10 anos*.

Em 10 anos, foram mais de 485 mil indenizações por mortes no trânsito em todo o Brasil. É como se um avião caísse todos os dias com aproximadamente 111 passageiros a bordo.

Diante do trágico cenário apresentado, cabem algumas reflexões, por exemplo: a) Como o Brasil tem enfrentado o problema da violência no trânsito, especialmente no contexto escolar? b) Existe uma estrutura legal apta a possibilitar a implementação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica? c) Se sim, quais práticas educativas deveriam ser aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica? d) Essas práticas educativas cotidianas voltadas para o trânsito, se bem trabalhadas no contexto escolar, contribuiriam na formação de cidadãos mais conscientes, auxiliando na diminuição dos índices de acidentes?

Esses foram alguns dos questionamentos que permearam o desenvolvimento desta pesquisa. Com vistas a respondê-los, de início, é importante registrar que o problema da violência no trânsito está no contexto das políticas públicas, entendidas como “o conjunto das decisões e ações relativas à alocação de recursos, envolvendo estratégias de agregação social”. (LUCIA, 2014, p.23).

Nesse contexto, educar para o trânsito exige ações estatais que proporcionem conhecimentos relacionados à circulação de todos os modais, aos direitos e deveres dos cidadãos, ao respeito às regras estabelecidas pela legislação vigente e principalmente à utilização do espaço em comum com segurança, respeito, cooperação e mínima exposição a situações de risco (DENATRAN, 2009).

A política educacional brasileira, como vertente da política social, está diretamente ligada à concepção de que o Estado assume em um determinado contexto histórico e econômico, uma vez que o ente estatal é que possui a primazia na condução das políticas públicas.

Nessa linha, em Santos (2017, p.29), constatamos que a tentativa de o Estado regulamentar o trânsito no Brasil ocorre desde a década de 1910. Apenas nas décadas de 40 e 50, contudo de modo tímido e sob a responsabilidade dos profissionais da área de engenharia de tráfego, surgiram de fato ações governamentais voltadas à adoção de medidas de caráter educativo para o trânsito. As escolas, em um primeiro momento, estavam à margem e, no máximo, participavam das campanhas educativas.

Com efeito, os dois primeiros códigos brasileiros foram publicados no ano de 1941 e sequer mencionavam o tema educação para o trânsito. O primeiro Código foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.994, em 28 de janeiro de 1941, mas teve pouca duração, já que oito meses depois foi revogado pelo Decreto Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941, que formalizou nosso segundo Código Nacional.

Apenas vinte e cinco anos depois, com a Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o segundo Código Nacional de Trânsito (CNT), foi possível encontrar as primeiras referências ao tema. Ainda que, timidamente, a educação de trânsito começou a ser mencionada.

Art. 4º. O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:

a) (...)

f) **um representante do Ministério da Educação e Cultura;**

(...)

Art. 5º. Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:

I – (...)

X – **Promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;** (...)

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

Nesse contexto, os códigos de trânsito existentes até 1996, buscavam, no máximo, disciplinar o trânsito no tocante às questões atinentes à atividade policial, sinalização e

segurança do sistema viário. É dizer, tanto o Decreto-Lei nº 2.994, considerado o primeiro Código Nacional de Trânsito no Brasil, como o Decreto-Lei 3.651/41 e a Lei 5.108/66, os quais se tornaram, respectivamente, segundo e terceiro códigos, não se ocuparam efetivamente da educação para o trânsito.

É bem verdade, como vimos que, nessa última, a educação para o trânsito até ganhou alguma expressão, no art. 4º, alínea f, ao designar um representante do Ministério da Educação e Cultura com assento no Conselho Nacional de Trânsito. Mais ainda, no art. 5º, inciso X, ela encarrega o Ministério de Educação e Cultura de realizar campanhas educativas sobre o trânsito.

Entretanto, foi com a promulgação do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que foram lançadas as bases da Política Nacional de Trânsito (Res. 166/04, posteriormente revogada pela Res. 514/14 do Contran) e das Diretrizes Nacionais da Educação para o trânsito (Portaria 147/09 do Denatran). Também foi a partir da entrada em vigor do atual CTB que o Sistema Nacional de Trânsito foi de fato implementado.

O CTB, Lei n. 9.503/97, que é considerado como um dos códigos mais modernos do mundo, trouxe várias inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo, no caso o de número VI, para tratar especificamente do tema educação para o trânsito, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino.

Além disso, para atender ao disposto no CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) elaborou Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (portaria 147/2009), cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito.

Dentre os vários aspectos importantes previstos na referida portaria, está o reconhecimento da transversalidade como ação pedagógica capaz de potencializar valores, de fomentar comportamentos e de desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social, trazendo à tona, em sala de aula, questões relacionadas ao trânsito, com vistas a possibilitar a construção da democracia e da cidadania.

Na mesma perspectiva, foram publicados outros marcos regulatórios nacionais e internacionais importantes: Constituição Federal de 1988; Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA); Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (BRASIL, 2001); Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011/2020; Relatório para a UNESCO da Comissão Internacional sobre Educação para o século XXI.

Portanto, sem prejuízo de direcionarmos em capítulo próprio a explicação e a evolução de cada documento legislativo citado, não existem dúvidas, a inserção do tema trânsito como parte do cotidiano escolar é vista atualmente pelo Estado como fundamental para o desenvolvimento das pessoas em sua socialização no espaço público e, conseqüentemente, para a redução dos índices alarmantes de acidentes.

Sendo assim, o aporte teórico consultado nos possibilitou concluir que a transversalidade é um dos caminhos para se trabalhar o trânsito na educação básica. O que possibilitaria uma prática educacional que compreenda a realidade social e se preocupe em construir referências de significados para os educandos, contribuindo com a formação integral do sujeito.

Além disso, a transversalidade proporcionaria um trabalho com continuidade, pois os problemas ligados ao trânsito seriam trabalhados em vários momentos durante o ano letivo. Os próprios professores da grade curricular se encarregariam disso, portanto não precisariam interromper os conteúdos curriculares, porquanto poderiam fazer isso em vários momentos, contextualizando com os conteúdos que estão sendo ensinado aos estudantes.

Como exemplo, a reportemo-nos à professora Rios (2016)

Resposta: No condomínio de Pedrinho 32 moradores iam sozinhos de automóvel para o trabalho. Resolveram dar carona uns para os outros, colocando quatro pessoas em cada carro. Quantos automóveis foram necessários para levar os 32 moradores do condomínio de Pedrinho para o trabalho? Houve a diminuição de quantos carros nas ruas? Esta atividade pode ser aplicada na disciplina de matemática, pois envolve os conteúdos curriculares correspondentes a divisão e a subtração de números naturais. É uma atividade que deixa uma mensagem ética sobre a responsabilidade de cada um para a diminuição de veículos nas ruas, incentivando a carona entre amigos. (RIOS, 2016, p.3).

Nesse cenário, a Lei 9.394/96, Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), que é mais um exemplo de política pública regulatória que se refere a instrumento para normatização e regulação por meio de legislação, também merece destaque, já que, do mesmo modo que o CTB e as Diretrizes Nacionais, oficializa a integração legal entre os órgãos e entidades dos Sistemas Nacionais de Trânsito, deixando claro, já no seu artigo 2º, que a educação dever preparar o indivíduo para o exercício da cidadania.

Esse dispositivo, como comando que traça apenas linhas gerais, abriu a possibilidade de que o significado de “cidadania” fosse preenchido à luz da Constituição Federal e de acordo com as múltiplas interpretações e possibilidades dentro do universo escolar, entre elas, aquelas dirigidas para as questões de trânsito. Ou seja, a LDB também confere embasamento

para que a educação no trânsito seja objeto efetivo de tematização interdisciplinar e transversal.

Desta forma, ao se falar em educação para o trânsito como direito de cidadania, está se ratificando preceitos constitucionais do “direito à vida e a segurança”, que devem ser garantidos a todos os cidadãos, nos termos dos artigos 5º, 6º e 225, §2º, da Constituição Federal.

Nesse sentido, em um Estado Democrático como o nosso, as políticas públicas têm que se comprometer a garantir os direitos sociais e individuais, pautando-se em princípios que, de fato, reorganizem o exercício da liberdade de circulação em condições seguras, razão pela qual, neste ponto, é importante ressaltar que:

A educação para o trânsito requer a formação de valores e de condutas especiais, tais como aquelas que criam e reforçam a tolerância, a obediência, a paciência e o respeito pelo pedestre, pela natureza e pelas normas. Sem essa conscientização, o trânsito continuará uma batalha, na qual 60.000 pessoas morrem por ano. A conduta do motorista e dos pedestres nas ruas demonstra a falta de hábitos corretos, pois dirigir responsabilmente no trânsito implica utilizar um conjunto de normas e valores consolidados em condutas sociais adequadas. Essas condutas são reveladas na pressa dos condutores e pedestres, no enfrentamento no trânsito, na agressividade e na falta de paciência, o que aumenta os perigos nas vias públicas e estradas. Por isso, o currículo escolar necessita ter um enfoque ético, atentando-se para o local e tempo em que a escola está inserida. A ética precisa ser constantemente pensada, refletida e construída nesse espaço educativo, a fim de educar os alunos, para serem livres com autonomia de pensamento e julgamento. Haverá responsabilidade pelos próprios atos, se houver a liberdade de pensamento, reflexão, julgamento e ação para a realização. (LUCIA, 2014, p.35).

Porém, em que pese a importância dos comandos legislativos citados, existe uma escassez de atividades relacionadas sobre a temática trânsito nas escolas. Isso porque os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN) e a Base Nacional Comum Curricular (BNCC) não são impositivos, no sentido de obrigar que os problemas relacionados ao trânsito sejam trabalhados de modo transversal na educação básica.

Além do mais, de modo geral, a sociedade ainda não está conscientizada sobre isso e, portanto, não exige, não fiscaliza o cumprimento da lei, principalmente do que está estabelecido no artigo 76 do CTB, que determina a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito.

Nessa linha, Araujo comenta:

A proposta constante no artigo 76 do CTB, é formidável, pena que ainda não saiu do papel, apesar de ter sido dado um prazo de duzentos e quarenta dias, contado da publicação o do código (23/09/1997), para que o Ministério da Educação, estabelecesse um currículo com conteúdo programático, relativo à segurança e à educação de trânsito. (ARAUJO, 2016, p.2019).

Diante disso tudo, mais uma vez, concordarmos com Lucia:

No Brasil, o problema maior da política pública é sua recepção por parte da sociedade brasileira. Leis não faltam; falta, sim, a sociedade recebê-las de maneira efetiva. O Código de Trânsito, assim como a LDB, precisam ser validados pela sociedade, para que seu efeito ordenador faça alguma diferença. Que não seja apenas o cumprimento de uma exigência legal, mas que as pessoas desenvolvam hábitos que formem verdadeiras condutas no trânsito. Na escola, por exemplo, os gestores educacionais, junto à comunidade escolar, devem procurar fazer valer a lei por meio de uma gestão participativa em prol da Educação para o Trânsito. (LUCIA, 2014, p.26).

Vale dizer que a falta de efetividade social das normas que disciplinam a política educacional para o trânsito, somada a uma desarticulada estrutura de poder público para gerar orientação básica/capacitação dos professores e fornecer materiais didáticos adequados, dificultam promover nos indivíduos a reflexão e a aquisição de valores necessários sobre suas atitudes na vida cotidiana da comunidade na qual estão inseridos.

Assim, o que se observa é que, embora a violência no trânsito seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, o tema ainda não é objeto de efetivo enfrentamento nos projetos políticos pedagógicos das escolas. Restringe-se a ações sazonais e pouco efetivas que acabam diminuindo o papel formador e transformador da sociedade que a educação possui.

Diante disso, os textos consultados, especialmente Lima (2016), Santos (2017), Lucia (2014), Souza (2010), demonstraram que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto de tematização transversal, permitindo que valores adequados sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas. Pode-se dizer que, sem exemplos que edifiquem as condutas, torna-se difícil exigir que as crianças e os jovens se transformem em cidadãos virtuosos e sensibilizados para o bem da sociedade.

Isso porque, a nosso sentir, mais do que o cumprimento da lei, acreditamos que, apenas por meio da educação, será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público. A educação para o

trânsito exige ações comprometidas com informações, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania.

É justamente aí que se incorporam como Temas Transversais as questões relacionadas à ética, à pluralidade cultural, ao meio ambiente, à orientação sexual e, acrescentamos, à educação para o trânsito. Nessa mesma linha de argumentação, Lucia esclarece que:

O trabalho com Temas Transversais exige uma tomada de posição com reflexão sobre o ensino e a aprendizagem, atentando para os valores, procedimentos e concepções que se relacionam aos temas. Todos os profissionais da Educação precisam se sentir responsáveis pela formação ética e também aliados à família e à sociedade. Sabe-se que a formação ética facilita a busca de um mundo mais democrático, flexível e menos opressor. No entanto, a escola sozinha não garante a formação necessária para se viver em sociedade com respeito, justiça, solidariedade e diálogo. Assim, ao trabalhar com o tema trânsito, há de se considerar que a formação para os valores de um trânsito humanizado não pode ser uma questão acidental e esporádica. Necessita de um processo formativo longitudinal. (LUCIA, 2014, p.34/35)

Nessa perspectiva, o trabalho com temas transversais é sugerido como um meio para a promoção da dita interação das disciplinas e áreas do saber. De acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN), os temas transversais são questões sociais urgentes que questionam sobre a vida humana e sobre a realidade que está sendo construída, uma vez que expressam conceitos e valores básicos à democracia e à cidadania:

(...) correspondem a questões importantes, urgentes e presentes sob várias formas na vida cotidiana. (...), os objetivos e conteúdos dos Temas Transversais devem ser incorporados nas áreas já existentes e no trabalho educativo da escola. É essa forma de organizar o trabalho didático que recebeu o nome de transversalidade.”. (BRASIL, 1998, p. 17).

A transversalidade diz respeito à possibilidade de se estabelecer, na prática educativa, 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). É uma forma de sistematizar esse trabalho e incluí-lo explícita e estruturalmente na organização curricular, garantindo sua continuidade e aprofundamento ao longo da escolaridade. (BRASIL, 1998b, p. 30).

Portanto, considerando que a transversalidade é norteadada pela construção da cidadania e da democracia, muitas outras questões sociais poderiam ser tratadas e incluídas no currículo escolar como temas transversais como, por exemplo, **Educação para o trânsito**.

A proposta de transversalidade é que nenhuma disciplina, isoladamente, aborde o tema trânsito, mas que a discussão sobre ele ocorra nas diversas áreas do conhecimento, já que, segundo as diretrizes nacionais, a educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações.

Tem como foco o ser humano, trabalha a possibilidade de mudança de valores, de comportamentos e de atitudes. Não se limita a eventos esporádicos e não se permitem ações descoordenadas (CRUZ; CAMARGO, 2013, p. 600). Em outras palavras, a transversalidade pressupõe um processo de aprendizagem continuada e devem-se utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e grupo de pessoas.

Partindo desses pressupostos, o estudo ganha destaque ao evidenciar que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento, sendo certo que, nos próximos capítulos, serão detalhadamente explicadas as principais normas que disciplinam o tema trânsito, bem como reveladas algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica.

Foi nessa perspectiva que o trabalho se desenvolveu e indicou, como produto técnico a ser elaborado, um guia de orientação sobre o trânsito. A ideia é revelar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática “Educação para o trânsito” e as várias disciplinas da educação básica.

Na segunda seção, que tem como título *A Origem e a Evolução do Trânsito*, objetivou revelar, a partir de uma análise histórica das principais normas que disciplinam o tema trânsito, os resultados e as discussões acerca dos fundamentos teóricos para a implantação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica.

É justamente nesta parte que são expostos os marcos legais e a trajetória sobre o trânsito brasileiro, com a finalidade de compreender a sua evolução e desenvolver uma análise dos dispositivos legais que traçam as linhas gerais para a implantação de uma política de educação para o trânsito.

Na terceira seção, intitulada de *Práticas Educativas Cotidianas: Uma proposta para um trânsito menos violento*, é apresentada a análise do Projeto Político Pedagógico (PPP) de uma escola Estadual do Município de Araguari/MG, com o intuito de verificar como o tema trânsito é enfrentado no contexto municipal. O capítulo objetivou apresentar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito” e as várias disciplinas da educação básica.

Além disso, é apresentado como produto um guia de orientação que permita, efetivamente, implementar nas escolas no Município de Araguari a educação para o trânsito como tema transversal, construindo, a partir do envolvimento de diretores, gestores, professores e alunos, práticas educativas cotidianas e integradas entre as várias disciplinas, com vistas a desenvolver um trabalho reflexivo, de conscientização e prevenção a acidentes no trânsito.

3 A ORIGEM E A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO

A origem do fenômeno trânsito está ligada ao surgimento da própria humanidade, pois o ser humano sempre se deslocou de um local para outro. Estudiosos, como Honorato (2004), Franz e Seberino (2012), Figueiredo (2013), Araujo (2019), sugerem que a história do trânsito remonta à Antiguidade. O registro mais antigo que se tem de estradas encontra-se na época do Império Romano, por volta de 312 a.C., com a construção de um sistema viário com mais de 100.000 km de extensão, conhecido como via Appia. Justamente por esse motivo, ainda se diz, popularmente, que todos os caminhos levam a Roma.

A história também evidencia que os primeiros sinais de problemas no trânsito iniciaram justamente em Roma. A dimensão do império, a constante necessidade de deslocamento de tropas e o progresso econômico com o comércio, impuseram a prioridade do trânsito terrestre sobre o marítimo, e, conseqüentemente, a construção de mais vias para unir as províncias do império.

Diante disso, o imperador Júlio César se viu obrigado a banir o tráfego de rodas do centro de Roma durante o dia e a criar regras de circulação, como a limitação de peso para os veículos de transporte de carga e a proibição de determinados veículos na cidade de Roma em virtude de suas vias não terem sido planejadas para suportar grande quantidade de veículos e pessoas (HONORATO, 2004).

Posteriormente, com a queda do império Romano, houve uma progressiva deterioração da rede viária até então existente e o repentino esquecimento das vias de circulação, o que perdurou por séculos. Praticamente, desapareceram as vias pavimentadas, restando somente os caminhos de terra, sem nenhuma forma de intervenção na continuação da regulamentação das vias.

Somente séculos mais tarde, países europeus retomaram a construção de caminhos. Segundo Franz e Seberino (2012, p.11), no Brasil, a estrada mais antiga foi criada no século XVI, denominado Caminho de Peabiru, “que ligava o Brasil até o Peru (Bolívia), passava pelo Paraná, Paraguai, Bolívia, a Cordilheira dos Andes e terminava no sul do Peru, onde pegava parte do Oceano Pacífico”. Tinha como principal função guiar migrações indígenas e facilitar a circulação de mercadorias e de missões religiosas.

Entretanto, graves problemas relacionados ao trânsito, tais como acidentes, congestionamentos e tráfego intenso, surgiram apenas após a Revolução Industrial, com a

criação do motor a combustão e a fabricação dos primeiros automóveis. No Brasil, o primeiro acidente automobilístico registrado foi provocado pelo poeta Olavo Bilac, no Rio de Janeiro. O evento foi assim descrito por Figueiredo (2013):

com a chegada do veículo no Brasil, em 1897, importado da França para o saudoso ativista José do Patrocínio. A história relata que José do Patrocínio emprestou seu carro para o poeta Olavo Bilac, no estado do Rio de Janeiro, no bairro da Barra da Tijuca, vindo a provocar o primeiro acidente de trânsito no Brasil, perdendo o controle do veículo, haja vista não saber dirigir, colidindo com uma árvore. (PROTOCOLO, *apud* FIGUEIREDO, 2013 p. 30)

Contudo, conforme explica Barbosa (2015), foi no ano de 1954 que o trânsito do Brasil começou a adquirir efetivamente as características e os contornos que possui até hoje. Isso porque, após a morte de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek assume o poder e com o seu conhecido lema “50 anos em 5”, estimulou a criação da indústria automobilística nacional e, concomitantemente, traçou metas ousadas na área de infraestrutura, incluindo a construção de estradas para acompanhar a fabricação dos automóveis.

Ao priorizar a indústria automobilística, Kubitschek e os presidentes sucessores contribuíram para o modelo de trânsito que se tem hoje no país. Ou seja, malha ferroviária ínfima, transporte basicamente terrestre, com uma dependência enorme dos caminhões para escoar a produção nacional e os produtos importados que chegam aos portos e dos ônibus para realização de viagens (BARBOSA, 2015, p. 57).

Mas afinal, o que é trânsito? Rozestraten (1988) define o trânsito como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”. (ROZESTRATEN, 1988). O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por sua vez, considera, no art.1º, I, da Lei 9.503/97, trânsito como sendo, “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”.

Da análise do conceito legal, é possível perceber que o nosso CTB, ao conceituar trânsito, situa as “pessoas” em primeiro lugar. Assim, o trânsito não se limita apenas a circulação de veículos automotores e seus condutores. Engloba também os não motorizados: pedestres, animais, veículos de tração animal - como carroças e charretes - e veículos de tração humana – como os “carrinhos” de catadores, bicicletas, *skates*, cadeiras de rodas, patinetes, quadriciclos e outros.

Na mesma linha, Rizzardo (2013), também defende um conceito amplo de trânsito, isto é:

Estuda-se, aqui, o conceito técnico de trânsito, que é a atividade regulada pelo Código, de ampla significação. Em primeiro lugar, a generalidade dos que utilizam as vias inclui-se no termo trânsito. Todos que se locomovem, seja simplesmente caminhando, seja por meio de veículos ou de animais, e mesmo servindo-se das vias para conduzir animais de um local para outro, estão abrangidos no conteúdo da Lei. Não interessa o tipo de via e a forma de utilização. A movimentação constitui trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização. (RIZZARDO, 2013, p. 31/32).

Isso significa dizer que o trânsito está intrinsecamente no dia a dia das pessoas, de modo indissociável do cidadão. Um trânsito com fluidez, que possibilita o ir e vir das pessoas com segurança e mobilidade, é um dos maiores direitos protegidos pela Constituição Federal de 1988, o direito à livre locomoção, previsto no inciso XV do art. 5º de nossa Carta Magna.

Sendo assim, nos dias atuais, com a crescente intensificação da circulação de produtos e pessoas, bem como diante dos índices alarmantes de violência no trânsito, um dos maiores desafios para o poder público e a sociedade civil é o de garantir aos cidadãos mobilidade segura, compartilhada, consciente e sustentável no trânsito.

Nesse cenário, de acordo com alguns os estudiosos do tema, surge a necessidade da intervenção do Estado, por meio de ações governamentais, que se organizem em três áreas: a) no campo da engenharia; b) no esforço legal; e c) no âmbito da educação para o trânsito:

O **esforço legal** compreende desde a formulação das regras de circulação e conduta em via pública até a ação coercitiva do Estado para garantir o seu cumprimento por meio da definição e gradação das sanções cabíveis, em caso de descumprimento. A **engenharia de tráfego** engloba os estudos técnicos para circulação rodoviária, as ações de infraestrutura e as sinalizações de trânsito. A **educação para o trânsito** são ações destinadas a orientar atividades na capacitação de profissionais de Centros de Formação de Condutores no processo de habilitação de motoristas, no contexto escolar, nas campanhas publicitárias e na formação de agentes de trânsito”. (ARAUJO, 2019, p.142). (Destaque nosso).

3.1 Marcos Regulatórios da Educação para o Trânsito no Brasil

3.1.1 Uma Explicação Necessária

Considerando que três fatores têm papel fundamental na administração do trânsito – a engenharia de tráfego, a interferência normativa e a educação – defendemos, no presente estudo, que a gestão pública do trânsito tem que se organizar por meio de ações governamentais que atuem nessas três frentes. Seriam, por ilustração, um tripé, conforme preconiza Rozestraten (1988, p. 8).

Sendo assim, neste trabalho, o enfoque sobre a temática trânsito se dará sobre dois dos três aspectos do tripé: a educação e a normatização. Em relação à Educação, é importante registrar que a perspectiva de estudo se desenvolverá no âmbito da Educação Básica que, atualmente, se desdobra em educação infantil, ensino fundamental e ensino médio. Objetiva propiciar aos educandos uma formação basilar imprescindível para a formação do indivíduo e para o efetivo exercício da cidadania.

As obras consultadas nos permitiram visualizar que a normatização do trânsito e suas interfaces com a Educação Básica são regidas pelas seguintes normas: Constituição Federal de 1988; Lei nº 9.394/96 – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), as Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Básica (DCN), o Plano Nacional de Educação (PNE), a Base Nacional Comum Curricular (BNCC), a Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Política Nacional de Trânsito (Resolução 166/04, posteriormente revogada pela Resolução 514/14 do Contran) e as Diretrizes Nacionais da Educação para o trânsito (Portaria 147/09 do Denatran).

Toda essa normatização objetivou trazer orientações capazes de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito. Da mesma maneira, reconhecer a transversalidade como ação pedagógica capaz de potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social, trazendo à tona, em sala de aula, questões relacionadas ao trânsito, com vistas a possibilitar a construção da cidadania e, como consequência, um efeito multiplicador de boas práticas no trânsito para contribuir com a redução de acidentes.

Na mesma perspectiva, foram publicados outros marcos regulatórios nacionais e internacionais importantes: Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA); Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências; Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011/2020; Relatório para a UNESCO da Comissão Internacional sobre Educação para o século XXI.

Nesse caminhar, serão expostos a seguir informações sobre a evolução da educação para o trânsito.

3.1.2 Evolução dos Marcos Regulatórios do Trânsito no Brasil

Registre-se, inicialmente, que, para o objetivo do presente capítulo ser alcançado, é importante reconhecer a amplitude do universo que se pretende observar, daí porque nos alerta Carvalho (2009) que:

O direito é composto por um número finito, mas indeterminado, de normas jurídicas. Não somos capazes de contar quanto enunciados, proposições ou normas existem no sistema, mas temos a certeza de que todas elas se inter-relacionam. (CARVALHO, 2009, p. 463).

Também é importante pontuar que o problema da violência no trânsito deve ser enfrentado no contexto das políticas públicas, entendidas como “o conjunto das decisões e ações relativas à alocação de recursos, envolvendo estratégias de agregação social” (LUCIA, 2014, p. 23).

Nesse contexto, educar para o trânsito exige ações estatais que proporcionem conhecimentos relacionados à circulação de todos os modais, os direitos e deveres dos cidadãos, o respeito às regras estabelecidas pela legislação vigente e, principalmente, a utilização do espaço em comum com segurança, respeito, cooperação e mínima exposição a situações de risco (DENATRAN, 2009).

A política educacional brasileira, como vertente da política social, está diretamente ligada à concepção de que o Estado assume em um determinado contexto histórico e econômico, uma vez que o ente estatal é que possui a primazia na condução das políticas públicas.

Segundo Martins:

(...) para um liberal clássico ou para um neoliberal, que defendem o Estado mínimo, a expansão de serviços públicos é uma patologia, o Estado do bem-estar é tido como hipertrofiado, burocrático e ineficiente. Para essa perspectiva, políticas públicas são as principais responsáveis pela crise que perpassa a sociedade, constituindo “entraves” ao desenvolvimento da acumulação capitalista. Fazem parte do problema, e não da solução. Para os defensores do Estado do bem-estar, as políticas públicas minimizam as desigualdades geradas pelo mercado e ampliam a igualdade de oportunidades, podendo viabilizar compromissos de classe; são a solução para os problemas gerados pelo capitalismo. Já para os marxistas, as políticas públicas representam meios a partir dos quais o Estado sustenta e cria as condições de acumulação de capital, mesmo contra os interesses de frações dos capitalistas ou ainda exercem uma função de legitimação. (MARTINS, 2010, p. 502).

Nessa linha, em Santos (2017, p. 29), constatamos que a tentativa de o Estado regulamentar o trânsito no Brasil ocorre desde a década de 1910. Porém, apenas nas décadas de 40 e 50, ainda sim de modo tímido e sob a responsabilidade dos profissionais da área de engenharia de tráfego, surgiram de fato ações governamentais voltadas à adoção de medidas de caráter educativo para o trânsito. As escolas, em um primeiro momento, estavam à margem e, no máximo, participavam das campanhas educativas.

Com efeito, os dois primeiros códigos brasileiros foram publicados no ano de 1941 e sequer mencionavam o tema educação para o trânsito em qualquer dos seus artigos. O primeiro Código foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.994, em 28 de janeiro de 1941, mas teve pouca duração, já que oito meses depois foi revogado pelo Decreto Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941. Este último decreto formalizou nosso segundo Código Nacional, criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados.

Apenas vinte e cinco anos depois, com a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o terceiro Código Nacional de Trânsito, foi possível encontrar as primeiras referências ao tema. Ainda que, timidamente, a educação de trânsito começou a ser mencionada.

Art. 4º. O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:

(...)

f) **um representante do Ministério da Educação e Cultura;**

(...)

Art. 5º. Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:

(...)

X – Promover e coordenar campanhas educativas de trânsito; (...)

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

Nesse contexto, os códigos de trânsito existentes até 1996, buscavam, no máximo, disciplinar o trânsito no tocante às questões atinentes à atividade policial, sinalização e segurança do sistema viário. Tanto o Decreto-Lei nº 2.994, considerado o primeiro Código Nacional de Trânsito no Brasil, como o Decreto-Lei 3.651/41 e a Lei 5.108/66, os quais se tornaram, respectivamente, segundo e terceiro códigos, não se ocuparam efetivamente da educação para o trânsito.

Vale lembrar que, nesta última lei, a educação para o trânsito até ganhou alguma expressão, no art. 4º, alínea f, ao designar um representante do Ministério da Educação e Cultura com assento no Conselho Nacional de Trânsito. Mais ainda, no art. 5º, inciso X, ela encarrega o Ministério de Educação e Cultura de realizar campanhas educativas sobre o trânsito.

Foi também em 1966, com o terceiro Código de Trânsito, que foi inaugurado o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). A partir daí, começam as ações em educação, já que ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão colegiado, normativo, consultivo e coordenador do SNT, foi dada competência para criar normas sobre escolas de aprendizagem.

De acordo com Berwig (2013)

Este código ampliou o controle estatal sobre a propriedade e utilização de veículos automotores criando o Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavan) e, mediante alteração posterior pelo Decreto-Lei nº 237 de 23 de fevereiro de 1967, alterou o Sistema Nacional de Trânsito com a extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito, a criação do Departamento Nacional de Trânsito, a delegação ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) da competência para estabelecer os equipamentos obrigatórios dos veículos e a criação da Junta Administrativa de Recursos de Infração (Jari). Posteriormente, foi regulamentado pelo Decreto nº 62.127 o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT). (BERWIG, 2013, p.51).

O Código de Trânsito de 1966 ainda previa como competência do CONTRAN “Promover e coordenar campanhas educativas de trânsito” (art. 5º, inciso X e art. 8º, inciso V, da Lei nº. 5.108/66) e que os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs) deveriam

dispor de setor de campanhas educativas (id., Art. 10, alínea h), com ação nacional ao menos uma vez por ano (id., Art. 124).

Entretanto, foi com a promulgação em 1997 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em substituição ao Código Nacional de Trânsito, que foram lançadas as bases para as elaborações da Política Nacional de Trânsito (Resolução 166/04, posteriormente revogada pela Resolução 514/14 do Contran) e das Diretrizes Nacionais da Educação para o trânsito (Portaria 147/09 do Denatran). Também foi a partir da entrada em vigor do atual CTB que o Sistema Nacional de Trânsito foi efetivamente implementado.

Isso porque, com a publicação da Lei 9.503/97, passou a existir no Brasil uma estrutura coordenada por diversos órgãos e entidades, com ações governamentais organizadas, interligadas e voltadas para garantir aos cidadãos mobilidade segura, compartilhada, consciente e sustentável em três áreas: a) no campo da engenharia; b) no esforço legal; e c) no âmbito da educação para o trânsito.

Além do mais, por força do artigo 1º, § 2º, do CTB, o trânsito, em condições seguras, foi disciplinado como “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”. Portanto, não é uma mera faculdade dos gestores públicos proporcionarem aos cidadãos um trânsito seguro, é um direito, que deve ser usufruído e salvaguardado pelo Poder Público por meio de práticas cotidianas.

Dito isso, o CTB, Lei n. 9.503/97, que é considerado como um dos códigos mais modernos do mundo, trouxe várias inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo, no caso o de número VI (artigos 74 a 79), para tratar especificamente do tema educação para o trânsito, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino:

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

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

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

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos

períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77-A. São assegurados aos órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito os mecanismos instituídos nos arts. 77-B a 77-E para a veiculação de mensagens educativas de trânsito em todo o território nacional, em caráter suplementar às campanhas previstas nos arts. 75 e 77.

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada.

§ 1º Para os efeitos dos arts. 77-A a 77-E, consideram-se produtos oriundos da indústria automobilística ou afins:

- I – os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, incluídos os de passageiros e os de carga.

II – os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos mencionados no inciso I.

§ 2º O disposto no caput deste artigo aplica-se à propaganda de natureza comercial, veiculada por iniciativa do fabricante do produto, em qualquer das seguintes modalidades: I – rádio; II – televisão; III – jornal; IV – revista; V – outdoor.

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, equiparam-se ao fabricante o montador, o encarregador, o importador e o revendedor autorizado dos veículos e demais produtos discriminados no § 1º deste artigo.

Art. 77-C. Quando se tratar de publicidade veiculada em **outdoor** instalado à margem de rodovia, dentro ou fora da respectiva faixa de domínio, a obrigação prevista no art. 77-B estende-se à propaganda de qualquer tipo de produto e anunciante, inclusive àquela de caráter institucional ou eleitoral.

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75.

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções:

I – advertência por escrito; II – suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias; III - multa de R\$ 1.627,00 (mil, seiscentos e vinte e sete reais) a R\$ 8.135,00 (oito mil, cento e trinta e cinco reais), cobrada do dobro até o quádruplo em caso de reincidência.

§ 1º As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no **caput** deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D.

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

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

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

Diante dos dispositivos legais que regulam a educação para o trânsito, nota-se, já no artigo 74 do CTB, que a diretriz geral é assegurar a todos os cidadãos brasileiros o direito de ser educado para o trânsito a partir de várias ações que devem ser desenvolvidas pelos entes federados em regime de colaboração.

Araujo (2016, p. 117), ao comentar a regra, assevera que “A educação para o trânsito constitui pela regra do artigo 74, a única atividade que deve ser compartilhada por toda a administração pública de trânsito, tratando-se de dever prioritário do Sistema Nacional de Trânsito”.

O art. 75, por sua vez, descreve que o Contran estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito (BRASIL, 1997).

Sobre o referido artigo, é importante destacar que as campanhas educativas de trânsito estão regulamentadas na Resolução 314/09 do Contran, significando um conjunto de ações que tem por objetivo informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população para adotar comportamentos que lhe tragam segurança e qualidade de vida no trânsito. Cabe aos órgãos e entidades do SNT assegurar recursos financeiros e nível de profissionalismo adequado para o planejamento, a execução e a avaliação das campanhas.

Releva destacar também, a teor do que determinam os parágrafos 1º e 2º do artigo 75 do CTB, que essas campanhas educativas não se limitam a determinadas épocas, tampouco são de exclusividade do Contran. Deve ter caráter permanente e serem fomentadas por órgãos estaduais e municipais de acordo com as peculiaridades locais.

Também é possível observar que, embora o artigo 76 do CTB padeça de defeitos conceituais (denomina de 1º, 2º e 3º graus aquilo que na LDB/1997 já havia sido denominado de “Educação Básica e Superior”), quando o assunto é educação, o dispositivo é o mais importante no âmbito do nosso estudo, porquanto atribui às escolas a responsabilidade de educar para o trânsito nos diferentes níveis de ensino:

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 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 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.

Conforme mencionamos, a nomenclatura utilizada no artigo 76 do CTB não está de acordo com a utilizada na LDB, já que quando o CTB foi publicado, a atual Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Lei nº. 9.394/96, já vigorava, apresentando alterações significativas em comparação à Lei anterior (5.692/71). A atual LDB estabelece somente dois níveis escolares: a Educação Básica (composta pela Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio) e a Educação Superior.

Porém, em que pese a falta de rigor técnico, fato é que, para implementar a educação de trânsito na Educação Básica e na Educação Superior, o CTB estabelece que o Ministério da Educação e do Desporto (MEC) – mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras diretamente ou mediante convênio – promoverá a adoção de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança no trânsito.

Além disso, para atender ao disposto no CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) elaborou Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (portaria 147/2009), cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito.

O documento pretende oferecer aos professores do ensino fundamental a oportunidade de desenvolver atividades que tragam à luz a importância da adoção de posturas e de atitudes voltadas ao bem comum e que favoreçam a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito, promovendo respeito e a valorização da vida.

Dentre os vários aspectos importantes previstos na referida portaria, está o reconhecimento da transversalidade como ação pedagógica capaz de potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social, trazendo

à tona, em sala de aula, questões relacionadas ao trânsito, com vistas a possibilitar a construção da democracia e da cidadania.

De acordo com a portaria 147/09, cujo conteúdo integral segue, a inclusão do trânsito como tema transversal objetiva, dentre outras coisas: a) priorizar a educação para a paz a partir de exemplos positivos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público; b) desenvolver posturas e atitudes para a construção de um espaço público democrático e equitativo, por meio do trabalho sistemático e contínuo, durante toda a escolaridade, favorecendo o aprofundamento de questões relacionadas ao tema trânsito; c) desenvolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas; d) contribuir para mudança do quadro de violência no trânsito brasileiro que hoje se apresenta.

Continuando nossa análise sobre a educação para o trânsito no CTB, verificamos, no artigo 77, a possibilidade de o Ministério da Saúde, mediante proposta do Contran, realizar campanhas permanentes para esclarecimento da população sobre as condutas a serem adotadas nos primeiros socorros às vítimas de trânsito. Especialmente no período de férias escolares, nos feriados prolongados e na Semana Nacional de Trânsito (18 a 25 de setembro, conforme artigo 326), envolvendo ainda todos os órgãos educacionais, em todas as esferas de governo.

Apesar da importância da regra, na prática, o que se evidencia é que as medidas previstas no artigo 77 limitando-se ao ensino dos primeiros socorros nos cursos de formação e especialização dos motoristas. A razão é que não é fácil transmitir condutas de capacitação médica ou de enfermagem ao público em geral (RIZZARDO, 2013, p.186).

Em relação aos artigos 77-A a 77-E, é importante registrar que a Lei nº. 12.006/06, que modificou o CTB, acrescentando os referidos dispositivos, também é um instrumento importante no contexto da educação para o trânsito, já que possibilita a inclusão de mensagens educativas de trânsito nas peças publicitárias de produtos da indústria automobilística.

Segundo Rizzardo:

De acordo com as regras introduzidas, os órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito estão autorizados a veicular mensagens de educação de trânsito em todo território nacional, utilizando-se dos meios de comunicação social. **Nas propagandas de produtos veiculadas por empresas de indústria automobilística, é obrigatória a inclusão de mensagem educativa. Os produtos oriundos de indústrias automobilísticas ou afins (fabricantes, montadoras, encarroçadoras, importadoras e revendedoras) são os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, inclusive os de passageiro e os de carga; e os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos expostos em propaganda. Essas propagandas são as de natureza comercial,**

patrocinadas pelo fabricante do produto, e transmitidas através de rádios, televisões, jornais, revistas e *outdoors*. (Destaque nosso). (RIZZARDO, 2013, p.186).

Diante do suposto “gasto adicional” para as empresas, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) ajuizou a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº. 4.613 no Supremo Tribunal Federal questionando a constitucionalidade da medida, porquanto, no seu entender, a norma introduzida pela Lei 12.006/09 no CTB afronta a Constituição Federal. Para a CNI, a imposição de transferência de custos econômicos de uma política educacional do Estado para o setor industrial não é “razoável”.

Diante disso, a CNI aduziu que as normas impugnadas promovem “uma limitação excessiva do direito de expressão e informação”, o que vulneraria explicitamente o comando do caput do artigo 220 e seu §1º da Constituição Federal. Argumentou ainda que a exceção admitida à liberdade de comunicação constante do art. 220 da CF/88 estaria disposta de modo taxativo nos §§ 3º e 4º do mesmo dispositivo, dos quais teriam desbordadas as combatidas previsões da Lei nº 12.006/2009.

Entretanto, em que pese a força da argumentação defendida pela CNI, o STF – Supremo Tribunal Federal, por unanimidade, julgou, no dia 20/09/18 (transitado em julgado no dia 13/03/19), improcedente o pedido formulado na ação direta pela CNI, com base na seguinte argumentação:

As campanhas de conscientização integradas e contínuas são necessárias, a fim de promover uma mudança de comportamento da população e uma convivência mais pacífica entre todos no trânsito. Não se trata, assim, de usurpação de recursos privados (uma vez que o Estado não transmitiu sua responsabilidade às empresas automobilísticas), mas tão somente instituiu programa sob necessária colaboração da indústria respectiva para o aperfeiçoamento da educação de todos no trânsito. (...). Trata-se, portanto, de exigência legal que, a par de encontrar respaldo formal no art. 220, § 3º, II, da CF/88, se encontra também em consonância com o princípio da função social da propriedade e, ainda, com o princípio da proteção ao consumidor, ambos direcionadores, nos termos do art. 170 da CF/88, da livre iniciativa. Ressalte-se, por fim, que há outro dispositivo no Código de Trânsito, o art. 75, § 2º, que disciplina sobre as campanhas promovidas pelo CONTRAN, já aqui citadas, e estabelecem que a difusão dos programas de educação deve ser realizada de forma gratuita e obrigatória em serviços de rádio e difusão sonora. Portanto, não há inovação legislativa em estabelecer essa atuação conjunta entre o Poder Público e os segmentos da sociedade civil em divulgar campanhas educativas. (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº. 4613, rel. Ministro Dias Tófoli, Plenário, decisão publicada em 20/09/2019).

Em resumo, para o STF, a Lei 12.006/09 não trouxe qualquer restrição à plena liberdade de comunicação das empresas ou à livre iniciativa. Não excluem, ademais, a responsabilidade de o Estado promover, por ato próprio, publicações de mensagens educativas de trânsito. Trata-se, apenas, de cooperação da indústria automobilística, consectária da proteção ao consumidor e da função social da propriedade (princípios da ordem econômica), na divulgação de boas práticas de trânsito.

Por fim, temos os artigos 78 e 79 do CTB, a atuação colaborativa entre órgãos e entidades para implementação de programas destinados à prevenção de acidentes, bem como para o cumprimento das obrigações estabelecidas no capítulo pertinente à educação para o trânsito.

Nessa conjuntura, com algumas adaptações e complementações, inclusive do período histórico, apresentamos dois quadros comparativos idealizados por Araujo (2019), retratando, resumidamente, os principais aspectos relacionados aos Códigos de Trânsito publicados até o momento no Brasil:

Quadro 1 – Quadro sinótico dos Marcos Regulatórios para o Trânsito no Brasil

Código Nacional de Trânsito (Decreto Lei nº. 2.994/41)	Código Nacional de Trânsito (Decreto Lei nº. 3.651/41)
<p>1) Os dois primeiros Códigos do Brasil foram publicados no ano de 1941, durante o Período do Estado Novo (1937 – 1945).</p> <p>2) As escolas, em um primeiro momento, estavam à margem e, no máximo, participavam das campanhas educativas.</p>	
<p>3) Não se identifica, nos 147 artigos deste Código, nenhuma menção à educação para o Trânsito.</p> <p>4) Estabelecia que ninguém poderia dirigir veículo de qualquer natureza sem estar devidamente habilitado (art.88). Previa também a existência de uma só espécie de carteira de motorista, a qual possibilitava ao possuidor dirigir em todo o território nacional, e nos países estrangeiros, obedecidos a forma e os termos das disposições das Convenções Internacionais (art.89).</p>	<p>3) Não se identifica, nos 154 artigos deste Código, nenhuma menção à educação para o Trânsito.</p> <p>4) Estabelecia que ninguém poderia dirigir veículo de qualquer natureza sem estar devidamente habilitado (art.101). Previa também a existência de uma só espécie de carteira de motorista, a qual possibilitava ao possuidor dirigir em todo o território nacional. Não previu a possibilidade da carteira de habilitação habilitar o motorista brasileiro a dirigir veículo em países estrangeiros.</p>

<p>5) O exame de motorista profissional incluía três provas: a) A 1ª Oral (de máquinas), em que o candidato demonstrará, praticamente, no espaço máximo de 30 minutos para cada examinador, conhecimento das peças principais do motor e sua função, das avarias comuns e meios de evitá-las ou remediá-las, e tudo o mais que se relacione com o mecanismo do veículo; b) a 2ª Prática (de direção), em que o candidato executará o manejo de todas as peças essenciais de condução do veículo e manobras comuns na sua direção, e pela qual devem ser cuidadosamente apreciados não só o grau do desembaraço como também as qualidades de calma e prudência durante a prova; e c) A 3ª Regulamentar, em que o candidato demonstrará conhecimentos das ruas da cidade, com as mãos e contramãos; instruções em vigor relativas ao serviço de veículos, localização dos principais edifícios públicos e estabelecimentos industriais.</p>	<p>5) O exame de motorista profissional incluía três provas: a) A 1ª Oral (de máquinas), em que o candidato demonstrará, praticamente, no espaço máximo de 10 minutos para cada examinador, conhecimento das peças principais do motor e sua função, das avarias comuns e meios de evitá-las ou remediá-las, e tudo o mais que se relacione com o mecanismo do veículo; b) a 2ª Prática (de direção), em que o candidato executará o manejo de todas as peças essenciais de condução do veículo e manobras comuns na sua direção, e pela qual constará de percurso de um itinerário determinado com a presença de examinadores; e c) A 3ª Regulamentar, em que o candidato demonstrará conhecimentos deste Código, e das instruções em vigor, relativas ao serviço de veículo, bem como vias públicas, respectiva sinalização e principais estabelecimentos destinados ao público.</p>
---	--

Fonte: Araujo (2019)

Quadro 2 – Quadro sinótico dos Marcos Regulatórios para o Trânsito no Brasil

Código Nacional de Trânsito (Lei nº. 5.108/66)	Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº. 9.503/97)
<p>1) Instituído durante o Regime Militar (1964/1985).</p> <p>2) O Presidente General Castelo Branco sancionou a Lei nº 5.108/1966, nosso terceiro Código Nacional de Trânsito.</p>	<p>1) Instituído durante o período de abertura política (1986/2003).</p> <p>2) O Presidente Fernando Henrique Cardoso sancionou a Lei nº 9.503/97, nosso atual Código de Trânsito Brasileiro.</p>
<p>3) De acordo com Medeiros (2015, p.25), neste Código, a palavra educação aparece duas vezes; o termo campanhas educativas, quatro vezes; a palavra aprendizagem, duas vezes. Assim, o tema educação aparece num total de oito vezes, o que representa pouco mais de 6%, levando em conta os 131 artigos da Lei.</p>	<p>3) De acordo com Medeiros (2018, p.25), no atual Código de Trânsito, a palavra educação pode ser lida vinte e oito vezes, além de mais 13 palavras e termos correlatos (aprendizagem, campanha educativa, especialização, nível de ensino, currículo de ensino, currículo interdisciplinar, escola pública etc.) que</p>

<p>4) Atribuiu competência aos Estados-membro para que adotassem normas pertinentes às peculiaridades locais, estabelecendo novo sistema nacional de trânsito, no qual foram estabelecidas competências e previstas a criação de entidades e órgãos em todas as unidades da federação: nacional, estadual, distrital e municipal.</p> <p>5) De acordo com Berwig (2013, p.51), “este código ampliou o controle estatal sobre a propriedade e utilização de veículos automotores criando o Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavan) e, mediante alteração posterior pelo Decreto-Lei nº 237 de 23 de fevereiro de 1967, alterou o Sistema Nacional de Trânsito com a extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito, a criação do Departamento Nacional de Trânsito, a delegação ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) da competência para estabelecer os equipamentos obrigatórios dos veículos e a criação da Junta Administrativa de Recursos de Infração (Jari). Posteriormente, foi regulamentado pelo Decreto nº 62.127 o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT).”.</p>	<p>aparecem vinte e uma vezes. O tema é abordado, portanto, quarenta e nove vezes, o que representa 15% dos 341 artigos da Lei.</p> <p>4) É considerado como um dos códigos mais modernos do mundo, trouxe várias inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo, no caso o de número VI, para tratar especificamente do tema educação para o trânsito, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino.</p> <p>5) Amplia a abrangência das campanhas educativas e passa a criar normas jurídicas, através de portarias do DENATRAN e resoluções do CONTRAN, sobre educação para o trânsito. Neste Código, uma série de competências de gestão pública foi atribuída aos municípios, entretanto, o Conselho Municipal de Trânsito, enquanto espaço de interlocução, de debates, instância colegiada para conferência da política pública, com possibilidade de produzir tensionamentos entre os setores da sociedade afetados pelas ações de governo sobre a mobilidade humana, foi suprimido.</p>
--	--

Fonte: Araujo (2019)

3.2 Sistema Normativo e suas Relações com a Educação para o Trânsito

A partir de uma breve análise histórica sobre a transformação do espaço público e dos transtornos causados pela violência no trânsito, foi possível concluir, nos capítulos anteriores, que um dos maiores desafios para o poder público é o de garantir aos cidadãos mobilidade segura, compartilhada, consciente e sustentável no trânsito, por meio de ações

governamentais que se organizam principalmente no âmbito normativo e da educação para o trânsito.

Também constatamos que, apesar da tentativa de o Estado regulamentar o trânsito no Brasil ocorrer desde a década de 1910, foi com a promulgação em 1997 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que foram lançadas as bases para as elaborações da Política Nacional de Trânsito (Resolução 166/04, posteriormente revogada pela Resolução 514/14 do Contran) e das Diretrizes Nacionais da Educação para o trânsito (Portaria 147/09 do Denatran).

Sendo assim, no presente capítulo, pretendemos desenvolver uma análise histórica sobre as principais normas que disciplinam a Educação para o Trânsito no Brasil. O objetivo principal é demonstrar que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto efetivo de tematização transversal, de modo a permitir que valores e condutas adequadas sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas.

Dito isso, temos que na Teoria Geral do Direito existe uma hierarquia entre as várias normas que compõem o sistema jurídico, representada por uma pirâmide normativa, que situa a Constituição Federal de 1988 (CF/88) no ápice, servindo de fundamento de validade formal e material para todas as demais.

A CF/88, em seu artigo 205, dispõe que a educação é um direito de todos, dever do Estado e da família, devendo ser promovida e estimulada com a cooperação da sociedade, para o integral desenvolvimento da pessoa e exercício da cidadania. Essa obrigação do Estado, por força dos artigos 208 e 211, da CF/88, deve ser implementada em regime de colaboração com a União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Do mesmo modo, também está disciplinado no artigo 23, XII, da CF/88, como competência comum dos entes federativos, a implantação da política de educação para a segurança do trânsito, sendo certo que ao se falar em educação como direito à cidadania, está se ratificando os preceitos constitucionais do “direito à vida e direito de ir e vir em segurança”, que devem ser garantidos a todos os cidadãos, nos termos dos artigos 5º, da CF/88.

Além dos dispositivos constitucionais há muito tempo consolidados, a emenda constitucional 82/2014, estabelece que: reafirma as normas citadas, ao estabelecer no artigo 144, § 10º, que

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

(...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

Nota-se assim que o artigo 144, § 10º, da CF/88, além de reafirmar as normas constitucionais mencionadas, ratificando a importância da Educação para o Trânsito como garantia da segurança viária e do bem-estar individual e coletivo, também está de acordo com a proposta da Organização das Nações Unidas (ONU) que decretou o período de 2011 a 2020 como a *Década de Ação Pelo Trânsito Seguro*, na qual “governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito”. (FERREIRA e SANTOS FILHO, 2016, p.143).

Em total sintonia com o comando constitucional, os artigos 2º e 4º da LDB afirmam que esse dever de educar do Estado deve preparar o educando para o exercício da cidadania e será implementado por meio de escola pública. Deve atender a educação básica obrigatória e gratuita dos 04 aos 17 anos de idade, organizada desde a pré-escola, passando pelo ensino fundamental, até o ensino médio, devendo a educação infantil ser gratuita para as crianças até 05 (cinco) anos de idade.

Essa mesma legislação, nos artigos 29, 32 e 35, anuncia as etapas e as respectivas finalidades da educação básica da seguinte forma:

Art. 29. A educação infantil, primeira etapa da educação básica, tem como finalidade o desenvolvimento integral da criança de até 5 (cinco) anos, em seus aspectos físico, psicológico, intelectual e social, complementando a ação da família e da comunidade.

(...)

Art. 32. O ensino fundamental obrigatório, com duração de 9 (nove) anos, gratuito na escola pública, iniciando-se aos 6 (seis) anos de idade, terá por objetivo a formação básica do cidadão, mediante:

I - o desenvolvimento da capacidade de aprender, tendo como meios básicos o pleno domínio da leitura, da escrita e do cálculo;

II - a compreensão do ambiente natural e social, do sistema político, da tecnologia, das artes e dos valores em que se fundamenta a sociedade;

III - o desenvolvimento da capacidade de aprendizagem, tendo em vista a aquisição de conhecimentos e habilidades e a formação de atitudes e valores;

IV - o fortalecimento dos vínculos de família, dos laços de solidariedade humana e de tolerância recíproca em que se assenta a vida social.

(...)

Art. 35. O ensino médio, etapa final da educação básica, com duração mínima de três anos, terá como finalidades:

I - a consolidação e o aprofundamento dos conhecimentos adquiridos no ensino fundamental, possibilitando o prosseguimento de estudos;

II - a preparação básica para o trabalho e a cidadania do educando, para continuar aprendendo, de modo a ser capaz de se adaptar com flexibilidade a novas condições de ocupação ou aperfeiçoamento posteriores;

III - o aprimoramento do educando como pessoa humana, incluindo a formação ética e o desenvolvimento da autonomia intelectual e do pensamento crítico;

IV - a compreensão dos fundamentos científico-tecnológicos dos processos produtivos, relacionando a teoria com a prática, no ensino de cada disciplina.

Nesse contexto, observa-se que, muito embora a temática educação para o trânsito não tenha sido abordada expressamente no texto da LDB, ele se coaduna com o sentido mais amplo da educação, que seria a de formar o sujeito de modo integral, preparando-o para o exercício da cidadania. É dizer, a Lei 9.394/96, Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), mais um exemplo de política pública regulatória, oficializa a integração legal entre os órgãos e entidades dos Sistemas Nacionais de Trânsito e de Educação, deixando claro, já no seu artigo 2º, que a educação deve preparar o indivíduo para o exercício da cidadania.

Esse dispositivo, enquanto comando que traça apenas linhas gerais, abriu a possibilidade de que o significado de “cidadania” fosse preenchido à luz da Constituição Federal e de acordo com as múltiplas interpretações e possibilidades dentro do universo escolar, entre elas, aquelas dirigidas para as questões de trânsito. Ou seja, a LDB também confere embasamento para que a educação no trânsito seja objeto efetivo de tematização transversal.

Quase uma década mais tarde, em 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, trazendo consigo as premissas intrínsecas previstas na CF/88, explicita a figura de um código igualmente democrático, voltado essencialmente para garantir aos cidadãos mobilidade segura, compartilhada, consciente e sustentável no trânsito.

Com efeito, o CTB, Lei nº. 9.503/97, que é considerado como um dos códigos mais modernos do mundo, trouxe várias inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo, no caso o de número VI, para tratar especificamente do tema educação para o trânsito, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino.

Foi também com a quarta edição do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº. 9.503/97, que a legislação cuidou de definir ainda o Sistema Nacional de Trânsito e as obrigações e os órgãos que o compõem, conforme dispõem os artigos 5º e 7º do CTB.

Além disso, para atender ao disposto no CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) elaborou Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (portaria 147/2009), cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito.

O documento pretende oferecer aos professores do ensino fundamental a oportunidade de desenvolver atividades que tragam à luz a importância da adoção de posturas e de atitudes voltadas ao bem comum e que favoreçam a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito, promovendo respeito e a valorização da vida.

Dentre os vários aspectos importantes previstos na referida portaria, está o reconhecimento da transversalidade como ação pedagógica capaz de potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social, trazendo à tona, em sala de aula, questões relacionadas ao trânsito, com vistas a possibilitar a construção da democracia e da cidadania.

De acordo com a portaria 147/09, cujo conteúdo integral segue, a inclusão do trânsito como tema transversal objetivam, dentre outras coisas: a) priorizar a educação para a paz a partir de exemplos positivos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público; b) desenvolver posturas e atitudes para a construção de um espaço público democrático e equitativo, por meio do trabalho sistemático e contínuo, durante toda a escolaridade, favorecendo o aprofundamento de questões relacionadas ao tema trânsito; c) desenvolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas; d) contribuir para mudança do quadro de violência no trânsito brasileiro que hoje se apresenta.

Do mesmo modo, foi com a promulgação do atual CTB que foram lançadas as bases da Política Nacional de Trânsito (Resolução 166/04, posteriormente revogada pela Resolução 514/14 do Contran), reconhecendo a Educação para o Trânsito como direito prioritário a todos os brasileiros, nos seguintes termos:

Art. 3º A Política Nacional de Trânsito visa assegurar a proteção da integridade humana e o desenvolvimento socioeconômico do País, atendidos os seguintes **princípios**:

I - assegurar ao cidadão o pleno exercício do direito de locomoção;

II - priorizar ações à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente; e

III – incentivar o estudo e a pesquisa orientada para a segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito.

Art. 4º A Política Nacional de Trânsito tem por **objetivos**:

I - promover a melhoria da segurança viária;

II - aprimorar a educação para a cidadania no trânsito;

III - garantir a melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, a acessibilidade e a qualidade ambiental;

IV - fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

V - incrementar o planejamento e a gestão do trânsito.

Art. 5º A Política Nacional de Trânsito é orientada pelas seguintes **diretrizes**:

(...)

II - da educação para a cidadania no trânsito:

a) articular e promover a educação para o trânsito no âmbito da educação básica;

b) articular e promover a capacitação de professores multiplicadores da educação para o trânsito;

c) buscar parcerias com universidades e centros de ensino para promover a educação e capacitação para o trânsito;

d) estimular a produção intelectual, tanto de obras científicas como de obras artísticas e culturais voltadas para o trânsito;

e) aperfeiçoar e monitorar a formação de condutores;

f) promover e monitorar campanhas permanentes de utilidade pública com vistas a difundir princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro;

(Destaque nosso).

Porém, em que pese a importância dos comandos legislativos citados, existe uma escassez de atividades relacionadas à temática trânsito nas escolas, notadamente porque os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN) e a Base Nacional Comum Curricular (BNCC) não são impositivas, no sentido de obrigar que os problemas relacionados ao trânsito sejam trabalhados de modo transversal na educação básica.

Além do mais, de modo geral, a sociedade ainda não está conscientizada sobre isso e, portanto, não exige, não fiscaliza o cumprimento da lei, principalmente do que está estabelecido no artigo 76 do CTB, que determina a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito.

Nessa linha, Araujo comenta que

A proposta constante no artigo 76 do CTB, é formidável, pena que ainda não saiu do papel, apesar de ter sido dado um prazo de duzentos e quarenta dias, contado da publicação o do código (23/09/1997), para que o Ministério da Educação, estabelecesse um currículo com conteúdo programático, relativo à segurança e à educação de trânsito. (ARAUJO, 2016, p. 219),

Diante disso tudo, mais uma vez, concordarmos com Lucia:

No Brasil, o problema maior da política pública é sua recepção por parte da sociedade brasileira. Leis não faltam; falta, sim, a sociedade recebê-las de maneira efetiva. O Código de Trânsito, assim como a LDB, precisam ser validados pela sociedade, para que seu efeito ordenador faça alguma diferença. Que não seja apenas o cumprimento de uma exigência legal, mas que as pessoas desenvolvam hábitos que formem verdadeiras condutas no trânsito. Na escola, por exemplo, os gestores educacionais, junto à comunidade escolar, devem procurar fazer valer a lei por meio de uma gestão participativa em prol da Educação para o Trânsito. (LUCIA, 2014, p. 26).

Ressalta-se que a falta de efetividade social das normas que disciplinam a política educacional para o trânsito, somada a uma desarticulada estrutura de poder público para gerar orientação básica/capacitação dos professores e fornecer materiais didáticos adequados, dificultam promover nos indivíduos a reflexão e os valores necessários sobre suas atitudes na vida cotidiana da comunidade a qual está inserida.

Assim, o que se observa é que, embora a violência no trânsito seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, o tema ainda não é objeto de efetivo enfrentamento nos projetos políticos pedagógicos das escolas, restringindo-se a ações sazonais e pouco efetivas que acabam diminuindo o papel formador e transformador da sociedade que a educação possui.

Os textos consultados, especialmente Lima (2016), Santos (2017), Lucia (2014), Souza (2010), demonstraram que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto de tematização transversal. Permite, portanto, que valores adequados sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas, já que, sem exemplos que edifiquem as condutas, torna-se difícil exigir que as crianças e os jovens se transformem em cidadãos virtuosos e sensibilizados para o bem da sociedade.

Isso porque, a nosso sentir, mais do que o cumprimento da lei, acreditamos que apenas por meio da educação será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público, porquanto a educação para o trânsito exige ações comprometidas com informações, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania.

É justamente aí que se incorporam como Temas Transversais as questões relacionadas a ética, a pluralidade cultural, o meio ambiente, orientação sexual e,

acrescentamos, a educação para o trânsito. Nessa mesma linha de argumentação, Lucia esclarece que:

O trabalho com Temas Transversais exige uma tomada de posição com reflexão sobre o ensino e a aprendizagem, atentando para os valores, procedimentos e concepções que se relacionam aos temas. Todos os profissionais da Educação precisam se sentir responsáveis pela formação ética e também aliados à família e à sociedade. Sabe-se que a formação ética facilita a busca de um mundo mais democrático, flexível e menos opressor. No entanto, a escola sozinha não garante a formação necessária para se viver em sociedade com respeito, justiça, solidariedade e diálogo. Assim, ao trabalhar com o tema trânsito, há de se considerar que a formação para os valores de um trânsito humanizado não pode ser uma questão acidental e esporádica. Necessita de um processo formativo longitudinal. (LUCIA, 2014, p.34-35).

Nessa perspectiva, o trabalho com temas transversais é sugerido como um meio para a promoção da dita interação das disciplinas e áreas do saber. Isso porque de acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN), os temas transversais são questões sociais urgentes que questionam sobre a vida humana e sobre a realidade que está sendo construída, uma vez que expressam conceitos e valores básicos à democracia e à cidadania:

(...) correspondem a questões importantes, urgentes e presentes sob várias formas na vida cotidiana. (...), os objetivos e conteúdos dos Temas Transversais devem ser incorporados nas áreas já existentes e no trabalho educativo da escola. É essa forma de organizar o trabalho didático que recebeu o nome de transversalidade.”. (BRASIL, 1998, p. 17).

A transversalidade diz respeito à possibilidade de se estabelecer, na prática educativa, 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). É uma forma de sistematizar esse trabalho e incluí-lo explícita e estruturalmente na organização curricular, garantindo sua continuidade e aprofundamento ao longo da escolaridade. (BRASIL, 1998b, p. 30).

Portanto, considerando que a transversalidade é norteadada pela construção da cidadania e da democracia, muitas outras questões sociais poderiam ser tratadas e incluídas no currículo escolar como temas transversais como, por exemplo, **Educação para o trânsito**.

A proposta de transversalidade é que nenhuma disciplina, isoladamente, aborde o tema trânsito, mas que a discussão sobre ele ocorra nas diversas áreas do conhecimento, até porque, segundo as diretrizes nacionais, a educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de

mudança de valores, comportamentos e atitudes. Não se limita a eventos esporádicos e não permite ações descoordenadas (CRUZ; CAMARGO, 2013, p. 600).

Em outras palavras, a transversalidade pressupõe um processo de aprendizagem continuada e deve utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e grupo de pessoas.

Partindo desses pressupostos, defendemos que a educação para o trânsito está alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento, sendo certo que no próximo capítulo serão reveladas algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica.

4 PRÁTICAS EDUCATIVAS COTIDIANAS: Uma proposta para um trânsito menos violento.

Conforme salientado, a seção anterior, que tem como título *A Origem e a Evolução do Trânsito*, objetivou revelar os resultados e as discussões acerca dos fundamentos teóricos para a implantação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica.

Daí porque expusemos os marcos legais e a trajetória sobre o trânsito brasileiro, com a finalidade de compreender a sua evolução e desenvolver uma análise dos dispositivos legais que traçam as linhas gerais para a implantação de uma política de educação para o trânsito baseada na transversalidade.

Como mencionado, os marcos legais legislam sobre uma educação para o trânsito, tendo como fator predominantes de preocupação a preservação da vida. E a escola, como formadora de cidadãos, pode auxiliar no processo da educação para o trânsito, pois assegure-se que, somente com conscientização, os usuários do sistema de trânsito serão menos violentos.

Partindo dessa análise, foi possível concluir que a educação para o trânsito está de fato alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento. Feito isto, neste capítulo, é apresentada a análise do Projeto Político Pedagógico (PPP) de uma escola Estadual do Município de Araguari/MG, com o intuito de verificar como o tema trânsito é enfrentado no contexto municipal.

A intenção é demonstrar, a partir dos resultados das discussões apresentadas, se a educação para o trânsito é, de fato, objeto efetivo de tematização interdisciplinar e transversal, de modo a permitir que valores e condutas adequadas sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas voltadas para a conscientização e prevenção a acidentes no trânsito.

A partir daí a seção anterior objetivou apresentar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito” e as várias disciplinas da educação básica.

Ainda nesta seção, é apresentado, como produto, um guia de orientação sobre o trânsito. A ideia é revelar algumas práticas educativas a serem aplicadas no cotidiano escolar, possibilitando a integração entre a temática educação para o trânsito e as várias disciplinas da educação básica.

Inicialmente, é importante revelar a realidade na qual o PPP da escola analisada foi elaborado, já que, segundo Lucia (2014, p.43), para construção do Projeto Político-Pedagógico de uma escola enfatizam-se, basicamente, três momentos distintos, quais sejam: a) o ato situacional, que descreve a realidade na qual desenvolvemos nossa ação; b) o ato conceitual, que diz respeito à concepção ou visão de sociedade - homem, educação, escola, currículo, ensino e aprendizagem; e, por fim, c) o ato operacional, que nos orienta quanto a como realizar nossa ação - é o momento das decisões básicas para a execução. Além do mais, por ser a pesquisa especificamente documental, é fundamental conhecer o contexto de criação do documento analisado.

À luz desse encaminhamento de ideias, verificamos que o PPP trata de uma escola pública estadual da cidade de Araguari/MG, que atende ao Ensino Fundamental, Ensino Médio e a Educação de Jovens e Adultos – EJA – Ensino Médio – 3º Período, nos três turnos de aprendizagem. Com trabalho muito relevante junto à comunidade local, caracterizando-se como uma escola acolhedora, respeitosa e que não apresenta problemas graves com evasão escolar de seus alunos.

De acordo com o PPP, a escola se considera “privilegiada devido à consciência profissional, carinho e dedicação de todos os que aqui exerceram e exercem suas atividades, colocando como ponto central de atenção, o ALUNO.” (PPP, 2019, p.10). Além do mais, trata-se de uma escola que tem como objetivo institucional de ensino desenvolver o educando, assegurando-lhe meios para progredir no trabalho e em estudos posteriores, por meio de uma aprendizagem humanizada, participativa, justa, democrática e em consonância com os princípios éticos e político (PPP, 2019, p.12).

Ainda analisando o PPP da referida instituição de ensino, foi possível perceber também que a escola pretende permear seu currículo da seguinte maneira:

(...) Além da Base Nacional Comum e da Parte Diversificada devem ser incluídos, permeando todo o currículo, Temas Transversais relativos à saúde, sexualidade e gênero, vida familiar e social, direitos da crianças e adolescentes, direitos dos idosos, educação ambiental, educação em direitos humanos, educação para o consumo, educação fiscal, **educação para o trânsito**, trabalho ciência e tecnologia, diversidade cultural, dependência química, higiene bucal e educação alimentar e nutricional. Na implementação do currículo, os Temas Transversais devem ser desenvolvidos de forma interdisciplinar, assegurando, assim, a articulação com a Base Nacional Comum e a Parte Diversificada. (PPP, 2019, p.31). (Destaque nosso).

Feito esse registro inicial quanto à realidade da escola analisada, bem como apresentado o perfil institucional da mesma, é o momento de perquirir se a educação para o trânsito é, de fato, objeto efetivo de tematização interdisciplinar e transversal, de modo a permitir que valores e condutas adequadas sejam clarificados e consolidados pelo conjunto das ações pedagógicas voltadas para a conscientização e prevenção a acidentes no trânsito.

Conforme registrado acima, apesar de aparecer na elaboração do currículo da escola analisada uma proposta de trabalho com educação para o trânsito como tema transversal, para nossa tristeza, mas não surpresa, observamos que a escola não dá a devida importância ao tema, limitando-se a trabalhar de forma esporádica e pouco efetiva algumas informações sobre cuidados no trânsito.

Não foi encontrado nenhum programa de prevenção e combate à violência no trânsito, nenhuma formação específica dos docentes e da equipe pedagógica, nenhum projeto de intervenção que permita que os professores e os educandos possam discutir, refletir, socializar experiências e vivências relativas ao trânsito, com conseqüente análise das próprias condutas. Além do mais, existe uma clara dificuldade em trabalhar o tema trânsito de forma integrada entre os professores e suas respectivas disciplinas.

Embora o PPP apresente intenções de um trabalho transversal, não foram encontrados registros ou qualquer relatório das ocorrências que dessem sequer margem de possibilidade para a existência de um planejamento interdisciplinar, a não ser uma ou outra informação sobre segurança no trânsito, especificamente durante a “Semana do Trânsito”, pelos profissionais disponíveis pela Secretaria de Trânsito e Transporte do Município de Araguari/MG.

Nessa perspectiva, fica claro que implementar o trânsito como tema transversal nas escolas é um grande desafio para os órgãos gestores de trânsito. Este trabalho requer a elaboração de um projeto com objetivos bem definidos, recursos educativos de qualidade, acompanhamento e avaliação permanentes, bem como um corpo técnico capacitado.

Dessa maneira, diante da característica peculiar do mestrado profissional, que é a apresentação de um produto técnico, propõe-se, como produto técnico, um guia de orientação que permita, efetivamente, implementar nas escolas no Município de Araguari a educação para o trânsito como tema transversal, construindo, a partir do envolvimento de diretores, gestores, professores e alunos, práticas educativas cotidianas e integradas entre as várias disciplinas, com vistas a desenvolver um trabalho reflexivo, de conscientização e prevenção a acidentes no trânsito.

Isso porque, a nosso sentir, mais do que o cumprimento da lei, acreditamos que apenas por meio da educação será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público, porquanto a educação para o trânsito exige ações comprometidas com informações, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sociedade brasileira vive momentos de rápidas e profundas transformações, sobretudo no campo econômico e científico-tecnológico. As conquistas nessas áreas causaram uma verdadeira revolução nas formas de agir e pensar do indivíduo. O Direito de ir e vir das pessoas, por exemplo, foi diretamente afetado, facilitando o ato de locomoção do ser humano e, conseqüentemente, o desenvolvimento social.

A dinâmica capitalista, concomitante a isso, também produziu transformações que evidenciaram uma ocupação desordenada das cidades e um aumento da frota de veículos, de modo que o espaço público, que deveria ser de convivência harmônica, foi se tornando um espaço de disputa entre “homens” e máquinas, notadamente face à necessidade dos indivíduos de se deslocarem.

O cenário apresentado, por óbvio, ajuda a explicar os índices alarmantes de acidentes de trânsito, já que o comprometimento da mobilidade urbana no trânsito é sem dúvida um dos fatores que potencializa o risco de acidentes. Nesse sentido, as pesquisas que versam sobre este assunto, tornam-se relevantes, na medida em que se busca a discussão e a conscientização das escolas sobre o seu papel importante na formação dos cidadãos que estarão se comportando no trânsito de forma pacífica ou violenta. Não se atribui à escola a total responsabilidade pelo comportamento das pessoas no trânsito, porém não se descarta o seu papel na formação do ser humano.

Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018) apontam que os acidentes de trânsito estão em nono lugar entre as principais causas de morte no mundo e atingem todas as faixas etárias, sendo a principal causa de óbito de pessoas entre 15 e 29 anos de idade. A cada ano, eles provocam a perda de 1,2 milhão de vidas e causam lesões não fatais em aproximadamente 50 milhões de pessoas no mundo inteiro.

No Brasil, a realidade não é diferente, já que os acidentes de trânsito também são um problema de saúde pública e que apresentam impactos sociais e econômicos. Pesquisa recente revela que os acidentes em rodovias federais brasileiras, no ano de 2014 (IPEA, 2015b), somaram 167.247 acidentes de trânsito, com 8.233 mortes e 26.182 feridos graves. O custo monetário desses acidentes impactou a sociedade em R\$12,8 bilhões.

A fatalidade expressa em números assusta, porquanto equivale às perdas da Guerra Civil da Síria, que já deixou centenas de milhares de mortes desde 2011, quando foi iniciada. Para se ter uma ideia da gravidade do que se está sendo afirmando, a Seguradora Líder

publicou em 2019 o *Relatório Estatístico Especial - Taxa de Mortalidade no Trânsito 10 anos*.

Em 10 anos (2009 até 2018), foram mais de 485 mil indenizações por mortes no trânsito em todo o Brasil. É como se um avião caísse todos os dias com aproximadamente 111 passageiros a bordo. Esse número pode ser considerado exorbitante quando se trata de vidas humanas que poderiam ser poupadas, se houvesse cuidado no trânsito.

Diante do trágico cenário apresentado acima, o objetivo principal do trabalho foi o de verificar como o Brasil tem enfrentado o problema da violência no trânsito, especialmente no contexto escolar, bem como se existe uma estrutura legal apta a possibilitar a implementação da educação para o trânsito como tema transversal na educação básica.

As discussões teóricas analisadas nesta pesquisa, bem como a análise crítica tecida acerca de tais considerações, permitiram demonstrar que no Brasil a educação para o trânsito está de fato alinhada a uma estrutura legal que lhe confere embasamento para ser objeto efetivo de tematização transversal.

No caso, a normatização do trânsito e suas interfaces com a Educação Básica estão regidas principalmente pelas seguintes normas: Constituição Federal de 1988; Lei nº 9.394/96 – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), as Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Básica (DCN), o Plano Nacional de Educação (PNE), a Base Nacional Comum Curricular (BNCC), a Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Política Nacional de Trânsito (Resolução 166/04, posteriormente revogada pela Resolução 514/14 do Contran) e as Diretrizes Nacionais da Educação para o trânsito (Portaria 147/09 do Denatran).

Toda essa normatização reconhece a transversalidade como ação pedagógica capaz de potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social, trazendo à tona, em sala de aula, questões relacionadas ao trânsito, com vistas a possibilitar a construção da cidadania e, como consequência, um efeito multiplicador de boas práticas no trânsito para contribuir com a redução de acidentes.

Porém, em que pese a importância dos comandos legislativos citados, existe uma escassez de atividades relacionadas sobre a temática trânsito nas escolas, notadamente porque os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN) e a Base Nacional Comum Curricular (BNCC) não são impositivas, no sentido de obrigar que os problemas relacionados ao trânsito sejam trabalhados de modo transversal na educação básica.

Além do mais, de modo geral, a sociedade ainda não está conscientizada sobre isso e, portanto, não exige, não fiscaliza o cumprimento da lei, principalmente do que está

estabelecido no artigo 76 do CTB, que determina a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito.

A falta de efetividade social das normas que disciplinam a política educacional para o trânsito, somada a uma desarticulada estrutura de poder público para gerar orientação básica/capacitação dos professores e fornecer materiais didáticos adequados, dificultam promover nos indivíduos a reflexão e os valores necessários sobre suas atitudes na vida cotidiana da comunidade a qual está inserida.

Assim, o que se observa é que, embora a violência no trânsito seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, o tema ainda não é objeto de efetivo enfrentamento nos projetos políticos pedagógicos das escolas, restringindo-se a ações sazonais e pouco efetivas que acabam diminuindo o papel formador e transformador da sociedade que a educação possui.

Nessa perspectiva, acreditamos que seja preciso incentivar o desenvolvimento de práticas educativas cotidianas como condição transformadora de uma dominação cultural baseada na violência no trânsito para uma realidade capaz de promover atitudes emancipatórias entre o sujeito e o trânsito, posto que, envolvido cotidianamente com ações pedagógicas, o educando tem acesso à informação, reflete sobre situações existenciais vivenciadas na práxis do trânsito, podendo, assim, exercer a cidadania, objetivo último da educação em nosso país.

Nesse sentido, este trabalho é uma parcela das contribuições e das ações que podem ser empreendidas, a fim de minimizar as consequências da violência no trânsito, a qual, a nosso ver, pode ser reduzida com a conscientização da população.

Importante registrar que não se está afirmando, por certo, que a escola, sozinha, muda a sociedade e os comportamentos, tampouco que a inserção do trânsito como tema transversal nas escolas é capaz de reduzir, por si só, os índices alarmantes de acidentes no trânsito, já que preparar condutores que respeitem as normas de trânsito, ainda é um desafio educacional superior às forças e à capacidade da escola atual.

Porém, se a escola conseguir promover nos indivíduos a reflexão e os valores necessários sobre suas atitudes na vida cotidiana da comunidade a qual está inserida, se fortalecerá e será vista como espaço de formação e transformação para a construção de um trânsito melhor.

Nesse sentido, a educação para o trânsito deve ser tratada de forma prioritária, principalmente pelos gestores, por meio de uma uniformização do tema “educação para o trânsito”, ou seja, passando pela compreensão e a efetivação de um trabalho interdisciplinar

organizado, perene e sistemático que resulte em uma ação efetiva de prevenção aos acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS

- ARAUJO, J. M. **Código de Trânsito Brasileiro**: legislação de trânsito anotada. 6. ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2016.
- ARAUJO, J. M. **Educação de Trânsito, educação no trânsito ou educação para o trânsito?** Interseções entre esfera privada, espaço público e sujeito à luz da Teoria das Representações Sociais. 2019. Dissertação (Mestrado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2019.
- BARBOSA, R. E. **Jogando para transitar seguro: uma experiência de Educação para o Trânsito**. 2015. 165 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia e Gestão do Conhecimento, na área de Mídia e Conhecimento) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Florianópolis/SC, 2015.
- BERWIG, A. **Direito do Trânsito**. Ijuí: Unijuí, 2013.
- BOGDAN, R. C.; BIKLEN. S. K. **Investigação qualitativa em educação**. Uma introdução à teoria e aos métodos. Porto/Portugal: Porto Editora, 1994.
- BRASIL. **Departamento Nacional de Trânsito. Estatísticas – Frota de Veículos**. 2020. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8552-estat%C3%ADsticas-frota-de-ve%C3%ADculos-denatran.html>. Acesso em: 01 mar. 2020.
- BRASIL. **LDB: Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. – Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2017. 58 p. Disponível em: www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/529732/lei_de_diretrizes_e_bases_1ed.pdf. Acesso em: 11 de jun. 2018.
- BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Média e Tecnológica. **Parâmetros curriculares nacionais para o ensino médio**. Brasília: MEC/SEMTEC, 1997. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/setec/arquivos/pdf/BasesLegais.pdf> . Acesso em: 11 de jun. 2018.
- BRASIL. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: terceiro e quarto ciclos do ensino fundamental: introdução aos parâmetros curriculares**. Brasília: MEC/SEF, 1998. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/introducao.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2018.
- BRAVO, M. S. Aprender a dirigir aos 18 anos de idade: uma visão da psicologia nessa fase da adolescência. **Bol. psicol. [online]**. 2015, vol.65, n.143, pp. 147-155. ISSN 0006-5943. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S000659432015000200004. Acesso em: 11 de jun. 2018.
- CARVALHO, A. Teoria Geral do Direito – o Construcionismo Lógico-Semântico. 2009. 623 f. Tese. (Doutorado em Filosofia do Direito). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2009.

CELLARD, A. A análise documental. *In: POUPART, J. et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 295-2015.

CRUZ, V. R. J.; CAMARGO, F. P. Os temas transversais, a teoria do terceiro excluído e a teoria do terceiro incluído: necessidade de um novo olhar. *In: I Simpósio de Linguística, Literatura e Ensino do Tocantins, 2013*, Araguaína - TO. Perspectivas Críticas e Epistemológicas para o Ensino de Língua e Literatura na Contemporaneidade, 2013. p. 597-608.

FERREIRA, P. R.; A., SANTOS FILHO, I. S. A Educação para o trânsito como ferramenta de obediência aos princípios da eficiência e da dignidade da pessoa humana. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, v.11, p.132-156, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/20018/pdf>. Acesso em: 09 mar. 2020.

FIGUEIREDO, J. C. **A Educação de Trânsito na Formação do Motorista Brasileiro a Partir do Novo Código de Trânsito Brasileiro de 1997**: a educação como ferramenta para diminuição do número de acidentes de trânsito, com foco na cidade de São Paulo. 2013. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Cidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. **A história do Trânsito e a sua evolução**. Joinville, 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia do Curso de Pós-Graduação: Especialista em Gestão, Educação e Direito de Trânsito). Joinville, 2012.

HONORATO, C. M. **Sanções do Código de Trânsito Brasileiro**: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97. Campinas: Millennium, 2004.

LARROSA, J. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**. ANPED, 2002, n.19. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-24782002000100003. Acesso em: 11 de jun. 2018.

LIMA, R. T. **A educação para o trânsito como tema transversal**: fundamentação pedagógica, ideológica e legal. Belo Horizonte: 2016. Disponível em: http://media.wix.com/ugd/5749ab_bcece8b379f44319b8b2b563952d3a0c.pdf. Acesso em: 30 maio 2018.

LUCIA, M. D. **Educação para o trânsito e gestão da escola**. 2014. 131 f. Dissertação (Mestrado em Educação) Programa de Mestrado em Educação. Universidade de Uberaba. Uberaba, 2014.

MARTINS, P. S. O financiamento da educação básica como política pública. **RBPAE** – v.26, n.3, p. 497-514, set./dez. 2010. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/rbpae/article/viewFile/19795/11533>. Acesso em: 21 jul. 2018.

MEDEIROS, B. M. **Educação para o Trânsito e o Papel dos Instrutores**: uma Leitura psicanalítica. 2015. (Mestrado em Educação). Programa de Pós-Graduação em Educação da Faculdade de Educação da Universidade de Brasília. Brasília, 2015.

MINAS GERAIS. DNATRAN. DPVAT. Disponível em:
<https://www.detran.mg.gov.br/veiculos/taxas-ipva-seguro-dpvat/seguro-transito-dpvat>.
Acesso em: 21 jul.2018.

PASSEGGI, M. C. A experiência em formação. **Revista Educação**. Porto Alegre, v. 34, n. 2, p. 147-156. Maio/ago. 2011. Disponível em:
<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/faced/article/viewFile/8697/6351>. Acesso em: 24 fev. 2017.

RIOS, I. **A transversalidade da educação para o trânsito nas escolas tem atingido seus objetivos? 2016**. Disponível em: <http://ascontran.com.br/artigos/a-transversalidade-da-educacao-para-o-transito-nas-escolas-tem-atingido-seus-objetivos>. Acesso em: 06 fev. 2020.

RIZZARDO, A. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 9ª ed. São Paulo: RT, 2013.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

SANTOS, C. R. C. **Educação para o trânsito no ensino fundamental: uma atitude emancipatória**. Ilhéus, BA: UESC, 2017. Disponível em:
http://www.uesc.br/cursos/pos_graduacao/mestrado/ppgec/index.php?item=conteudo_dissertacoes.php. Acesso em: 30 maio 2018.

SCHÄFER, L.; SCHNELLE, T. **Los Fundamentos de la vision sociologica** de LUDWIK FLECK e la teoria de la ciencia *In*: Ludwik Fleck, La génesis y el desarrollo de un hecho científico. Madri: Aliança Editorial, 1986.

SOUZA, J. L. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental**. 2010. 134 f. Tese (Doutorado em Ciências) Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes da Universidade de São Carlos. São Carlos/SP, 2010.

YOUNG, M. Para que servem as escolas? **Educação e Sociedade**, v. 28 n.101, Campinas, set./dez. 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/es/v28n101/a0228101.pdf>. Acesso em: 30 maio 2018.

APÊNDICE A: PRODUTO FINAL

**UNIVERSIDADE DE UBERABA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E EXTENSÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO: FORMAÇÃO
DOCENTE PARA A EDUCAÇÃO BÁSICA
MESTRADO PROFISSIONAL**

ROGÉRIO LUIZ COELHO

**PRODUTO FINAL: GUIA SOBRE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO A SER
APRESENTADO NAS ESCOLAS**

**UBERLÂNDIA – MG
2020**

ROGÉRIO LUIZ COELHO

**PRODUTO FINAL: GUIA SOBRE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO A SER
APRESENTADO NAS ESCOLAS**

Produto final apresentado ao Programa de Pós-graduação em Educação: formação docente para a Educação Básica, Mestrado Profissional da Universidade de Uberaba.

Orientador: Prof. Dr. Osvaldo Freitas de Jesus

UBERLÂNDIA – MG
2020

PRODUTO

Este trabalho é parte integrante do estudo intitulado **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma tarefa para a escola** apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação: Formação docente para a Educação Básica – Mestrado Profissional – da Universidade de Uberaba

A partir de uma visão ampla e abrangente do tema trânsito, a proposta é fornecer uma ferramenta importante, para que a educação para o trânsito ultrapasse a mera transmissão esporádica de informações e seja trabalhada no espaço escolar, em diversas disciplinas, de modo regular, com objetivos bem definidos, recursos educativos de qualidade, acompanhamento e avaliação permanentes.

A ideia é que este guia contemple ações pedagógicas teóricas e práticas, respeitando os diferentes níveis de conhecimentos dos educandos, através das seguintes interações entre as disciplinas:

1) Na **Educação Física**: Levar os alunos para circular no entorno da escola, no bairro, com o intuito de observar o comportamento dos motoristas e pedestres no trânsito, notadamente quanto ao uso do cinto de segurança, uso do celular ao volante, respeito às placas de sinalização. O desenvolvimento de habilidades corporais e de noções espaciais será imprescindível à compreensão da importância do ato da locomoção para a vida humana;

2) Em **Geografia e História**: Os alunos já trazem um saber decorrente de sua observação e vivência. A escola pode fazer com que eles reflitam sobre o que já conhecem, para que não encarem a realidade como se fosse uma coisa pronta e imutável, mas sim, fruto das opções das pessoas. Desse modo, a sugestão é que sejam realizadas atividades que enfatizem: a) Análise das regras de circulação nas vias públicas, qual a sua importância e porque a sociedade as produziu; b) Estudar a evolução dos meios de transporte – benefícios e prejuízos para a sociedade; c) Analisar o planejamento viário da cidade desde a sua criação; d) Meios de locomoção – evolução dos meios de locomoção até os dias atuais; e) Estudo dos espaços: rural, urbano, o trajeto escola-casa, meios de locomoção; f) Planejar os espaços da cidade; g) Estudar os aspectos da vida cotidiana de cada região; h) Fazer pesquisa sobre a correta utilização da bicicleta, skate, patins, patinetes; i), Orientar o trânsito de pedestres na frente da escola.

3) Em **Língua Portuguesa**: A proposta é trabalhar textos sobre a legislação de trânsito e as regras de circulação, bem como incentivar a produção textual e a compreensão dos principais conceitos relacionados ao trânsito. Para tanto, propõe-se: a) Solicitar uma pesquisa de campo, sobre atitudes corretas no trânsito (pedestre, motorista, ciclista, carroceiro, condutor do veículo de mão que coleta material reciclado ou é vendedor ambulante, motociclista, etc.), utilizando uma ficha de observação e posteriormente solicitar que façam um relatório que poderá ser analisado em diversas matérias, dependendo do conteúdo que se está estudando; b) Exibir filmes educativos ou notícias sobre trânsito e realizar debates; c) Imprimir mensagens sobre segurança no trânsito nas circulares endereçadas aos pais; d) Instituir concurso para alunos do ensino médio, solicitando a criação de projeto sobre educação para o trânsito que mude comportamentos inadequados dos jovens no trânsito. Este concurso pode extrapolar as salas do colégio e concorrer com os demais colégios; e) Pesquisar sobre os problemas de trânsito na cidade, com apresentação de soluções.

4) Em **Matemática**: Considerando que a disciplina compreende os estudos sobre o sistema métrico de espaço, peso e tempo, distâncias e velocidades, é possível a elaboração de problemas, com o objetivo de contextualizar situações que envolvem o trânsito e suas características. Além do mais, com a matemática, o professor estimula os alunos para que organizem estruturas do pensamento, que favoreçam o raciocínio lógico. Apresentando a inter-relação desta disciplina com velocidade, peso, limites, distância e quantidade, propõe-se: a) confeccionar placas de sinalização para serem utilizadas dentro da escola e nos horários de entrada e saída dos alunos, utilizando formas geométricas e medidas; b) Criar situações problemas, utilizando os elementos do trânsito; c) Introduzir noção de distância, velocidade; d) Localizar no mapa rodoviário, através das estatísticas de trânsito, os pontos onde ocorrem o maior número de atropelamentos, analisando distância entre os pontos ou entre as cidades próximas; e) Compor gráficos com os índices de acidentes nos últimos anos, com percentuais de crianças envolvidas em acidentes e horários de acontecimentos dos acidentes, entre outros dados estatísticos.

5) Em **Artes**: Auxiliar os educandos para que eles compreendam que o trânsito em si não é perigoso, somos nós que desrespeitamos normas básicas de condutas. Desse modo, propõe-se que a disciplina: a) analise os fatores que prejudicam a segurança no trânsito: alta velocidade, pedestres imprudentes, desrespeito ao próximo e às leis de trânsito, etc.; b)

Observe a importância das regras de circulação; c) Realize atividades de expressão plástica e musical para desenvolvimento da criatividade, do senso crítico e exploração da vivência da criança no trânsito, por meio de desenhos, pinturas, recortes, colagens, modelagens, dobraduras, construção com sucatas, dramatização, mímica e fantoches; d) Dramatize diferentes situações de acidentes no trânsito.

6) Nas **Ciências Naturais**: a reflexão sobre as relações entre trânsito, ambiente, ser humano e tecnologia favorecerá a integração ao ambiente e à cultura, oportunizando ações de respeito e de preservação do espaço público. O professor deve, portanto, pensar e agir de forma a transmitir aos seus alunos que o trânsito é parte integrante do meio ambiente, fazendo com que eles interajam de forma crítica com a realidade analisando o cotidiano, trocando ideias, buscando soluções.

Desse modo, propõe-se: a) Analisar todos os elementos que compõem o trânsito incluindo os elementos da natureza, leis da física, atmosfera, fenômenos da natureza, solo, água, vegetais, animais, inclusive o ser humano e sua tecnologia; b) Analisar a importância do uso dos equipamentos de segurança e os efeitos dos impactos no corpo humano, incluindo órgãos; c) Observar os problemas que as drogas causam no corpo humano e a interferência na condução de veículos; d) trabalhar a Visão - importância de ver e ser visto no trânsito para evitar acidentes, o que é e quais são os pontos cegos de visão, a poluição visual, reconhecer as cores dos sinais de trânsito e do semáforo – a Audição – estar atento aos vários sons, explorar e treinar a audição para os diferentes sons e o que significam. Ex. buzina, ambulância, apito, barulho do rodado, barulho do motor, barulho do escapamento, poluição sonora; e) Realizar Gincanas nas escolas que incluam a limpeza das ruas vizinhas, focando o problema que o lixo doméstico jogado nas vias traz para o trânsito; f) Tratar a interdependência entre os seres humanos e sua tecnologia, os animais, a vegetação, os recursos naturais, as leis da física, os fenômenos da natureza, as águas oceânicas, as águas potáveis, o solo; g) Confecção de maquetes do bairro onde se localiza a escola.

Além das expostas, outras ações podem ser desenvolvidas com sucesso, como por exemplo: a) **encontros de professores**: seminários, oficinas etc. que sensibilizem e incentivem os educadores para o desenvolvimento de atividades relacionadas ao trânsito na escola; b) **espetáculos teatrais**: peças de teatro bem montadas, com textos adequados às diferentes faixas etárias, com espaço para debate ao final da peça; c) **sessões de vídeo**: a produção de programas educativos, abordando valores, gerando debates entre os alunos; d)

encontros com pais, alunos e comunidade: a promoção de eventos com o objetivo de debater questões relacionadas ao trânsito.

Dito isto, acreditamos que, quando o tema educação para o trânsito for implementado em sua plenitude no Brasil, por meio de uma abordagem transversal e interdisciplinar, o trânsito será humanizado, pois os futuros condutores de veículos estarão conscientes da importância da educação e da ética no trânsito, desde o período pré-escolar até sua fase adulta.