



FACULDAD INTERAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
MESTRADO EM CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO
GEOVAL DA SILVA COSTA

PRINCÍPIOS QUE REGEM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: UM DESAFIO
ESCOLAR

MACAPÁ – AP

2019



FACULDAD INTERAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
MESTRADO EM CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO

GEOVAL DA SILVA COSTA

PRINCÍPIOS QUE REGEM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: UM DESAFIO
ESCOLAR

Projeto de pesquisa de Dissertação
apresentado como requisito
avaliativo para a obtenção do grau de
Mestre em Ciências da Educação
pela Facultad Interamericana de
Ciencias Sociales.

MACAPÁ –AP

2019

Banca Examinadora

Presidente:

Orientador:

Arguente:

[...] A Educação para o Trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (BRASIL, 1997)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que me deu saúde e sabedoria para concluir mais essa etapa de minha vida de aprendiz;

Aos meus pais Walter Correia Costa e Maria Ileide Rabelo Silva e a todos os meus familiares pelo apoio constante;

Ao meu filho Geoval da Silva Costa Júnior meu agradecimento profundo;

À minha esposa Oriomara Araújo Ferreira meu agradecimento;

Aos Professores que colaboraram com essa pesquisa e a todos que ministraram aulas maravilhosas durante o curso e ao nosso orientador pela disponibilidade e paciência em orientar a elaboração desse trabalho;

À coordenadora Curso de Mestrado e presidente da banca examinadora, nossos sinceros agradecimentos;

Aos amigos e todos que de alguma forma, direta ou indiretamente, colaboraram para a realização desse trabalho. Meu muito obrigado a todos.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho
aos meus pais pelo
incentivo e apoio em
todas as minhas
escolhas e decisões.

RESUMO

Este trabalho apresenta os resultados de uma pesquisa exploratória, descritiva e bibliográfica com a intervenção no campo e teve como objetivo averiguar como ocorre a educação para o trânsito nas escolas de ensino fundamental. O campo selecionado foi a Escola Municipal de Ensino Fundamental professora Odete de Almeida Lopes, localizada no município de Macapá-Ap. Para isso, foi utilizado um roteiro de observação e outros instrumentos de pesquisa como o questionário fechado com variáveis de opções de respostas. A problemática que levou a pesquisa foi a observação de que a educação para o trânsito é um projeto estipulado por lei e que deve ser ensinado nas escolas como conteúdo básico para a construção de uma cultura mais humana no trânsito. Isto com a justificativa de que o trânsito no Brasil apresenta estatísticas assustadoras de causa morte e invalidez. Por isso devem ser discutidos com ações educativas e preventivas nas escolas e desde a idade muito tenra. Outra parte deste trabalho aborda as diretrizes legais dessa educação para o trânsito e os desafios de implantar esse conteúdo específico nas escolas. Por isso, com o intuito de conhecer os desafios dessa modalidade de ensino é que elaboramos os roteiros de observação e questionários para apresentar os resultados coletados em análise e com gráficos ilustrativos de apoio. Utilizou-se para isso uma abordagem qualitativa e quantitativa, sendo que os desafios foram comentados no final e, a partir dos resultados obtidos apresentamos algumas considerações finais e algumas perspectivas. O referencial teórico utilizado foi com base nos princípios legais que regem a educação nacional e a legislação de direcionamento para o trânsito no Brasil.

Palavras-chave: Educação Fundamental. Educação para o Trânsito. Prevenção. Leis.

ABSTRACT

This paper presents the results of an exploratory, descriptive and bibliographic research with intervention in the field and aimed to investigate how traffic education occurs in elementary schools. The field selected was the Odete de Almeida Lopes Municipal Elementary School, located in Macapá-Ap. For this, an observation script and other research instruments were used, such as the closed questionnaire with response options variables. The problem that led the research was the observation that traffic education is a project stipulated by law and should be taught in schools as a basic content for building a more humane culture in traffic. This is justified by the fact that traffic in Brazil has frightening statistics on causes of death and disability. Therefore, they should be discussed with educational and preventive actions in schools and from a very early age. Another part of this paper addresses the legal guidelines of this traffic education and the challenges of deploying this specific content in schools. Therefore, in order to know the challenges of this type of teaching is that we elaborate observation scripts and questionnaires to present the results collected in analysis and with illustrative support graphics. For this, a qualitative and quantitative approach was used, and the challenges were commented at the end and from the obtained results we present some final considerations and some perspectives. The theoretical framework used was based on the legal principles governing the national education and the traffic guidance legislation in Brazil.

Key-words: Elementary Education. Traffic Education. Prevention. Laws

LISTA DE MAPAS

- Figura 1 – Mapa ilustrativo sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo 21
- Figura 2 – Mapa ilustrativo sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil 24
- Figura 3 – Mapa ilustrativo sobre mortes violenta no Trânsito no Amapá.... 38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo	22
Tabela 2 - Sobre mortes violeta no Trânsito no Brasil	25
Tabela 3 - Sobre mortes violenta no Trânsito Amapá.....	39

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Estatísticas sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo.....	21
Quadro 2 - Estatísticas sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil.....	22
Quadro 3 - Estatísticas sobre acidentes no Trânsito no Amapá/Óbitos	28
Quadro 4 - Estatísticas sobre vítimas de Trânsito por serviço.....	35
Quadro 5 - Estatísticas sobre mortes violenta no Trânsito no Amapá	41

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Total de professores da Instituição	66
Gráfico 2 - Formação para educação no Trânsito	67
Gráfico 3 - Programa de educação para o Trânsito/DETRAN	68
Gráfico 4 - Contato com programa de educação para o Trânsito/DETRAN.....	69
Gráfico 5 - Recebeu formação adequada como educador para o Trânsito/DETRAN.....	70
Gráfico 6 - Profissional com formação para o Trânsito Escola	71

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BPTRANS - Batalhão de Polícia de Trânsito

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

CTMac - Companhia de Trânsito e Transporte de Macapá

CNE - Conselho Nacional de Educação

CEB - Câmara de Educação Básica

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN-AP – Departamento de Trânsito do Amapá

EJA - Educação de Jovens e Adultos

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira

LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

MOBRAL - Movimento Brasileiro de Alfabetização

MEC - Ministério da Educação

OMS - Organização Mundial da Saúde.

PCN - Parâmetros Curriculares Nacionais

PMM - Prefeitura Municipal de Macapá

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

PNE - Plano Nacional de Educação

SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

STN – Sistema de Trânsito Nacional

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
1 PRINCÍPIOS PARA A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	19
1.1 Das estatísticas e os fatos gerais	19
1.2 Mapa sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo.....	21
1.3 Tabela sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo.....	22
1.4 Quadro sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo.....	23
1.5 Mapa sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil.....	24
1.6 Tabela sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil.....	25
1.7 Quadro sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil.....	26
1.8 Organização Mundial de Saúde - OMS as Estatísticas sobre o Trânsito no Brasil.....	32
1.9 Dados e Estatísticas no Amapá.....	34
1.9.1 Observatório do Trânsito – OT.....	34
1.9.2 Quadro sobre acidentes de Trânsito no Amapá/Óbitos.....	35
1.9.3 Quadro sobre vítimas de acidentes de Trânsito por Serviço.....	36
1.9.4 Atendimento as vítimas no Trânsito no Amapá.....	37
1.9.5 Quadro sobre atendimento por vítima o Amapá.....	38
1.9.5 Mapa sobre mortes no Trânsito no Amapá.....	39
1.9.7 Tabela sobre mortes no Trânsito no Amapá.....	39
1.9.8 Quadro sobre mortes no Trânsito no Amapá.....	41
2 PRINCÍPIOS QUE REGEM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITONO BRASIL.....	42
2.1 O Código de Trânsito Brasileiro (CTB)	42
2.2 Plano Nacional de redução de mortes e lesões no trânsito.....	48
2.3 Educação infantil e as ações educativas no trânsito.....	49
2.4 A educação para o trânsito conforme a atual LDB nº 9394/96.....	55
2.5 Resolução nº 168 de 14 de dezembro de 2004 – CONTRAN.....	56
2.6 Resolução nº 265 de 14 de dezembro de 2007 – CONTRAN.....	57
2.7 Resolução nº 572 de 16 de dezembro de 2015 – CONTRAN.....	58
2.8 A noção de base curricular comum da LDB 4.024/61 e seus desdobramentos até a aprovação da LDB 9.394/96.....	61
3 CAMINHO METODOLÓGICO DA PESQUISA.....	64
3.1 Histórico da Escola.....	65

3.2 Perfil da Comunidade.....	69
3.3 Plano de Ação para Educação no Trânsito da Escola Odete de Almeida Lopes.....	69
3.4 Plano de Ação – FETRAN - 1º e 2º ano.....	68
3.5 Plano de Ação – FETRAN - Educação Infantil e 3ª ao 5º ano.....	69
3.6 Plano de Ação – FETRAN - Educação de Jovens e Adultos – EJA.....	70
3.7 O Projeto FETRAN.....	72
3.8 Sujeitos da pesquisa.....	73
3.9 Instrumento de coleta de dados.....	74
3.10 Aspectos éticos e legais.....	74
3.11 Cenário da Intervenção: O Público participante da pesquisa.....	74
3.12 Análise dos Dados e Roteiro e Observação.....	75
3.12.1 Gráficos e Análise de resultados.....	75
3. 12.7 Vestígios da Educação para o Trânsito.....	82
3. 12.8 Atividade salada de letras sobre o trânsito.....	82
3.12.9 Atividade ditado de palavras do trânsito.....	83
3.12.10 Atividade faixa de segurança do trânsito.....	84
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	86
REFERÊNCIAS.....	92
ANEXOS	
APÊNDICES	

INTRODUÇÃO

A educação de forma geral vem processando novas formas, condutas e comportamentos diferenciados entre os ensinamentos familiares da educação informal, e conta com a participação das esferas de ensino formal como a escola. Esse processo educativo vem sendo norteado por políticas públicas mundiais e nacionais. Não pode ser um processo solto e descomprometido com a formação da pessoa no convívio coletivo social. O trânsito tem sido uma das grandes preocupações dos gestores públicos por causa dos crescentes números de mortes e sequelas. Por isso, a educação passou a ser um espaço para solucionar a agressividade dos números que aparecem nos quadros estatísticos de mortes e traumatismos que lotam os hospitais e causam grande prejuízo a nação.

A escola é o meio pelo qual se insere uma cultura de responsabilidade mútua, mas, a escola isolada não pode ter a responsabilidade de educar a todos sobre tudo que a sociedade necessita. O foco desta pesquisa será voltado para todos os princípios que regem a educação para o trânsito e os variados espaços de formação e de construção no desenvolvimento para a cidadania. E averiguar até onde vai a participação da escola neste processo.

Com base na compreensão de que a educação é um direito social do indivíduo e está intrinsecamente ligado a organização da emancipação e da formação da plena consciência de deveres e direitos coletivos. A educação para o trânsito deve permear toda a formação fundamental da pessoa para exercer a cidadania como um direito. Sem exceção de idades ou modalidades de ensino, ou outra forma de seleção discriminatória. O trânsito é um espaço social cheio de regras e normas comuns de convivência para todos.

Diante da situação atual no mundo o trânsito é responsável por um grande número de mortes violentas o que consome altos valores monetários de investimentos que poderiam ser utilizados em outras áreas da seguridade social. É fundamental e urgente uma preparação para a vida no trânsito. A formação de condutores e pedestres mais conscientes e responsáveis. Este trabalho visa observar e explanar sobre esses princípios de direitos e o papel da escola na implantação da educação para o trânsito como proposta inovadora de formar

novos pedestres e condutores. O encaminhamento para reduzir tais estatísticas começa na escola com a educação.

No primeiro capítulo consideramos importante apresentar gráficos, mapas, e dados estatísticos sobre o alarmante e crescentes números de mortes violentas no trânsito dentro do contexto mundial. Isto para dar mais ênfase e alertar para esses fatos assustadores. Enumeramos os tópicos por mapas, quadros e tabelas para melhor demonstração destes dados no campo geral sobre mortes violentas no planeta. Primeiramente. Na sequência da segunda parte do primeiro capítulo apresentamos os dados estatísticos no Brasil com a mesma ênfase e a mesma intenção de alertar: o trânsito mata também no país. Os leitos de hospitais são tomados por jovens pedestres, ciclistas, condutores traumatizados e o maior investimento continua sendo nas ações de saúde curativa. Também apresentamos no primeiro capítulo um apanhado geral dos números e dos fatos sobre as mortes e acidentes de trânsito no estado do Amapá. O trânsito no estado também mata. É preciso desenvolver uma cultura de mais harmonia e tolerância em todo o processo de locomoção e mobilidade social. E em terceira parte do primeiro capítulo abordamos os dados estatísticos no Amapá. Com a mesma ênfase na apresentação dos dados estatísticos. Apresentamos mapas, tabelas e quadros e com esses dados destacamos a necessidade urgente de desenvolver políticas mais efetivas para solucionar essa problemática. A educação desponta como uma alternativa de investimento para formar uma cultura mais cidadã e mais segura para a locomoção mais humana.

O Segundo capítulo aborda como ponto principal algumas diretrizes legais das políticas públicas direcionadas à educação para o trânsito. Como principal fonte de informações para essas diretrizes tomamos como base o Código de Trânsito Brasileiro como a maior referência sobre o ordenamento da legislação para o trânsito a nível nacional. O que despertou a necessidade dessa investigação foi o avanço nitidamente crescente e percebido por meio das estatísticas sobre os sinistros no trânsito. Essa é a palavra utilizada pelas seguradoras para definirem quando ocorre um acidente no trânsito que remete a algum tipo de dano material ou físico. Considerando que a sociedade que vivemos é um resultado construído pelo coletivo da comunidade e resultado direto da educação que recebemos da família ou da escola formal. O comportamento no trânsito vai refletir essa educação. Assim essa segunda parte

da dissertação abrange leis, resoluções e princípios legais da movimentação e locomoção do que entendemos como trânsito. A Constituição Federal o Código de Trânsito Brasileiro, as Resoluções diretivas sobre alguns tópicos legais. Além do Plano de Ação para a valorização da Vida. Muitos são os documentos sobre a legislação do trânsito, os que foram selecionados aqui são alguns considerados necessários para o entendimento desta explanação.

O terceiro capítulo está fundamentado em todos os critérios metodológicos apresentados no projeto de pesquisa porque aborda a questão dos passos metodológicos e todos os critérios da pesquisa na questão da caracterização e a amostra com tabulações e processamentos dos dados coletados. Aborda o campo da pesquisa com a escolha da EMEF Odete Lopes e apresenta todo o histórico da escola. Além de apresentar a análise e síntese do projeto político pedagógico utilizado pela escola. Dados numéricos de todos os componentes e dos serviços que a escola oferece. Por um critério importante de mencionar que a escola também oferece a educação de jovens e adultos na modalidade de EJA. Assim é que o campo se mostrou amplo para a realização do projeto. Outra parte deste capítulo se refere ao sujeito da pesquisa e a seleção dos professores. Também explicado sobre os instrumentos da pesquisa e o roteiro de observação do campo e os questionários fechados como instrumentos da pesquisa. Todos os passos de análise dos dados coletados também são apresentados em formatos de gráficos para melhor demonstração do processo de reflexão sobre os dados. Há um Plano de Ação para a Educação no Trânsito feito especificamente para a escola selecionado. Neste terceiro capítulo foi apresentado a síntese desse plano de ação e outros dados metodológicos necessários para orientar as reflexões sobre a conclusão do trabalho.

Nas considerações finais apresentamos pontos de retomada do projeto e da pesquisa relacionados à participação de todos no processo de formação de nova cultura para o trânsito. Escola, Família e Sociedade: diferentes espaços na construção da cidadania dentro de uma perspectiva de construção no processo conjunto, o papel da educação como plataforma segura para promover a transformação da sociedade. Mas, que não pode alcançar esse objetivo sem a criança, a família, sem as leis e a contribuição de todos para um trânsito mais humano e de paz.

1 PRINCÍPIOS PARA A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

1.1 - Das estatísticas e os fatos gerais

Muito se fala sobre a violência urbana com a relação direta ao progresso e ao desenvolvimento urbano. Essa polêmica vem sendo a bandeira e o destaque que permite o alto e o desfreado pico do crescimento da indústria de consumo. Para cada habitante as estatísticas apontam o uso de três celulares, para cada família três carros, e assim, as estatísticas aumentam o consumismo e os números de vítimas acompanham essas mesmas estatísticas. Mortes violentas e ou o abarrotamento das redes de saúde e as clínicas de traumatologias superam a cada ano, os números apontados nos quadros estatísticos.

A necessidade de uma conscientização ampla e urgente sobre a Educação para o Trânsito é visível aos olhos de todos, dada à complexidade dos problemas que surgem no dia-a-dia de todas as grandes metrópoles. Hoje toda a população está envolvida, sob diferentes aspectos, com os problemas relacionados à violência e a educação no trânsito. É preciso refletir sobre a temática agravante dos dados.

Não é mais somente uma questão governamental. A família e a escola passam a ser agentes preventivos e responsáveis também pelo processo de conscientização e formação de agentes para o trânsito. E, quanto mais cedo iniciar a educação para o trânsito nas escolas os melhores resultados serão computados. Além disso, é na infância e na adolescência que se verifica a maior aceitação de ensinamentos e de novos padrões e hábitos de condutas e comportamentos. É nessa faixa de idade, entre 03 anos a 15 anos, que compreende a educação infantil e fundamental, que os princípios, normas e condutas no trânsito devem ser compreendidas e assimiladas por todos. E, a escola tem o papel fundamental de contribuir nesse processo.

De acordo com Código de Trânsito Brasileiro¹, no Art. 76 afirma que:

[...] A Educação para o Trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (BRASIL, 1997)

Entender e compreender que a escola exerce um papel fundamental para a abordagem pedagógica sobre o tema educação para o trânsito, partindo do pressuposto que seu papel escolar inclui promover o desenvolvimento de uma sociedade mais reflexiva, consciente, ética e, acima de tudo, mais humana. E, conforme o artigo 76 do Código de Trânsito, a educação não é direcionada apenas ao grupo da pré-escola, mas, compreende também todo o ensino fundamental, a educação do ensino médio e o terceiro grau. O que corresponde os cursos de graduação em todos os cursos e instituições no país.

Percebe-se que os jovens (maioria de vítimas fatais no trânsito nacional) passaram pela escola nos últimos anos (e, ou ainda são estudantes do ensino médio, ou cursando uma graduação), mas que na sua formação não foram preparados e nem foram ofertadas as disciplinas relacionadas às noções de segurança na condução de um veículo automotor. Também não receberam instrução sobre a direção segura e sobre a direção chamada de preventiva ou responsável. A educação ambiental no trânsito também não recebeu ênfase como podemos destacar os graves acidentes causados por excesso de velocidade urbana, o uso da buzina e a poluição sonora no uso indevido do som e causadores de vários danos à saúde dos ouvidos e da paz urbana.

A falta de respeito às normas e os cuidados básicos com a manutenção da vida e da saúde humana são observados no cotidiano de todas as grandes cidades. Além de todos os princípios que regem a valorização da vida e da cidadania com os deveres e direitos. No trânsito são desrespeitados, A lei seca é um breve exemplo deste comportamento.

¹ A Lei Ordinária 13.546, do Código de Trânsito Brasileiro, é o órgão do ordenamento jurídico e responsável pelas diretrizes que regem o trânsito no Brasil.

De acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,25 milhão de pessoas são vítimas fatais, no mundo, por ano em acidentes de trânsito, e dessa total metade desses números são pedestres, ciclistas e motociclistas². As estatísticas sobre os acidentes de trânsito são comparadas a números de estatísticas de guerras mundiais. E os dados estatísticos conforme o portal do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE³. Dados não mentem. São fatos.

O Relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS) mostra que o Brasil ocupa o quinto lugar no ranking entre os países recordistas em mortes no trânsito, em 2008, foi destaque entre os países que mais matam no trânsito. Todos os dias morrem aproximadamente 112 (cento e doze) pessoas no Brasil, vítimas do trânsito e anualmente mais de 40 (quarenta) mil famílias perdem mães, pais e filhos, parentes e amigos no trânsito das grandes metrópoles.

O Brasil é seguido dos países que apresentam iguais números alarmantes de vítimas. Como no caso da Índia, China, Estados Unidos e Rússia. Além desses, segue e engordam a lista os países Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Também estão entre os países marcados por um trânsito violento, injusto e cheio de mortes prematuras e graves sequelas de sua população, caudadas por uma direção irresponsável e jovem. Juntas, essas dez nações são responsáveis por mais de 62% das mais de 1,2 milhão de mortes por acidente no trânsito que ocorrem no mundo todos os anos.

Além dos mortos, acidentes de trânsito resultam em mais de 50 milhões de feridos a cada ano⁴. O que mobiliza leitos de hospitais, grandes cifras econômicas e deixa milhares de pessoas deficientes. Podemos verificar e analisar os dados estatísticos com base no mapa mundial, abaixo:

1.2 - Mapa 01: Sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo

O mapa abaixo apresenta dados sobre a agressividade no ordenamento do trânsito. Podemos refletir sobre a urgência em apresentar soluções.

²<https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica/>. Acesso em: 31 de outubro de 2018.

³ IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística no Brasil, é o órgão responsável por todos os censos.

⁴<http://portaldotransito.com.br/noticias/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-esta-longo-da-meta-para-2020/>. Acesso em: 31 de outubro de 2018.



De acordo com o “Global status report on road safety 2018”, lançado em dezembro de 2018, as mortes nas estradas continuam aumentando em todo o mundo e mais de 1,35 milhão de pessoas perdem a vida todos os anos em decorrência de acidentes de trânsito, o que significa que, em média, morre uma pessoa a cada 24 segundos⁵. O risco de morte no trânsito continua sendo três vezes maior nos países de baixa renda e as taxas mais elevadas encontram-se na África, 26,6 pessoas por cada 100 mil habitantes.

O Relatório da Situação Global da OMS destaca ainda que pedestres e ciclistas são responsáveis por 26% de todas as mortes no trânsito. Esse número chega a 44% na África e 36% no Mediterrâneo Oriental. Já os motociclistas e os passageiros, são responsáveis por 28% de todas as mortes. A proporção é maior em algumas regiões, por exemplo, no Sudeste Asiático 43% e no Pacífico Ocidental 36%⁶.

As previsões da OMS indicam que a situação se agravará mais justamente nesses países, por conta do aumento da frota, da falta de planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas. “Se continuarmos no passo atual, caminhamos para nos colocar entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito”, afirma o especialista de trânsito Eduardo Biavati⁷.

⁵<https://www.sbmt.org.br.portaltraffic-accidents-over-1-35-million-peo>. Acesso em: 13 setembro de 2019.

⁶ Idem - 5

⁷ Idem - 5

1.3 Tabela 01: Sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo

Índia é o país com a maior número de mortes no trânsito			Libéria é o país com a maior taxa de mortalidade no trânsito		
	Número de mortes	Mortos/100 mil hab.		Nº de mortes	Mortos/100 mil hab.
1ª Índia	150.785	22,6	1ª Libéria	175	35,9
2ª China	58.022	18,2	2ª Santa Lúcia	15	35,4
3ª Brasil	38.651	19,7	3ª Zimbábue	1.721	34,7
4ª Estados Unidos	35.092	12,4	Burundi	112	34,7
5ª Indonésia	31.282	12,2	4ª Rep. Dominicana	3.118	34,6
6ª Tailândia	21.745	32,7	5ª Venezuela	7.028	33,7
7ª Rússia	20.308	18,0	Rep. Dem. do Congo	385	33,7
8ª México	16.039	13,1	6ª Rep. Centro-Africana	193	33,6
9ª Irã	15.932	20,5	7ª Tailândia	21.745	32,7
10ª África do Sul	14.071	25,9	8ª Guiné-Bissau	122	31,1

Fonte: Organização Mundial de Saúde – OMS

A Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de ações para a segurança no trânsito”. O documento foi elaborado com base em estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com sequelas.

São 3 mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa etária de 15 a 29 anos de idade, o segundo na faixa de 5 a 14 anos de idade e o terceiro na faixa de 30 a 44 anos idade. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518 bilhões por ano, ou um percentual entre 1% e 3% do produto interno bruto (PIB) de cada país. As estradas tem sido uma das vias que ocasionam cada vez mais mortes no trânsito, principalmente nos países pobres em comparação aos países ricos, com taxas mais elevadas no continente africano (26,6 para cada 100 mil habitantes) e as menores na Europa (9,3 para cada 100 mil habitantes).

Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a "Década de ação para a segurança no trânsito" é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, 5 milhões de vidas até 2020.⁸

⁸ Estudo da Organização Mundial de Saúde (OMS). www.senado.gov.br > notícias > Jornal > em discussão. Acesso em: 13 de setembro de 2019.

1.4 - Quadro 01: Sobre mortes violenta no Trânsito no Mundo

Quando observamos tabelas, gráficos e mapas podemos ter uma ideia aproximada dos números alarmantes sobre a perda de vidas e de recursos. Vejamos mais números:

Países com maiores números absolutos de morte no trânsito - 2010							
Ranking	País	Posição no IDH	População estimada ¹	Nº de mortes ²	Taxa de Mortes por 100 mil hab.	Número de veículos registrados	Taxa de mortes por 1 mil veículos
1º	China	101º	1.348.932.032	275.983	20,5	207.061.286	1,33
2º	Índia	136º	1.224.614.272	231.027	18,9	114.952.000	2,01
3º	Nigéria	153º	158.423.184	53.339	33,7	12.545.177	4,25
4º	Brasil ³	85º	194.946.488	42.844	22	64.817.974	0,66
5º	Indonésia	121º	239.870.944	42.734	17,8	72.692.951	0,59
6º	Estados Unidos	3º	310.383.968	35.490	11,4	258.957.503	0,14
7º	Paquistão	146º	173.593.384	30.131	17,4	7.853.022	3,84
8º	Rússia	55º	142.958.156	26.567	18,6	43.325.312	0,61
9º	Tailândia	103º	69.122.232	26.312	38,1	28.484.829	0,92
10º	Irã	76º	73.973.628	25.224	34,1	20.657.627	1,22

Instituto Avante Brasil, PNUD, OMS, Datasus

¹ Os dados populacionais foram extraídos do banco de dados da Divisão de População das Nações Unidas.

² As taxas de mortalidade no trânsito foram extraídas dos registros de morte reportados pelos Estados à Organização Mundial da Saúde, dos registros oficiais divulgados por cada país e através de um modelo regressivo para estimar se o número de mortes no trânsito do modificado na publicação Global Status Report on Road Safety 2013.

³ Número de mortes no trânsito no Brasil de acordo com os dados oficiais do Datasus, em 2010.

Em termos absolutos, o Brasil é 4º país do mundo com maior número de mortes no trânsito, ficando atrás somente da China, Índia e Nigéria. É possível notar que essas mortes também estão intimamente conectadas ao IDH (índice de desenvolvimento humano), que, por sua vez, tem por base a educação, a longevidade e a renda per capita.

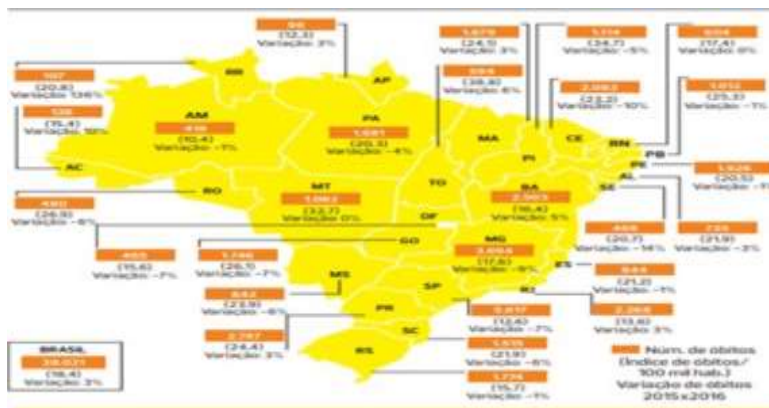
Dentre os 10 países mais violentos do planeta não aparece nenhum do grupo do capitalismo evoluído e distributivo, fundado na educação de qualidade para todos, na difusão da ética e no império da lei e do devido processo legal e proporcional (Dinamarca, Suécia, Suíça, Coreia do Sul, Japão, Cingapura, Áustria etc.).⁹ Segundo o Datasus, em 2010, foram registradas 42.844 mortes no trânsito do Brasil.

Esse número, atualizado em 2011, chegou a 43.256 mortes (o ranking, no entanto, foi feito com base nos números de 2010 de todos os países). Em 2014, de acordo com projeção feita pelo Instituto Avante Brasil, o número de mortes no trânsito estimado é de 48.349. Sendo assim, este ano, estima-se que ocorram 4.029 mortes por mês, 132 mortes por dia e 6 mortes por hora, ou seja,

⁹ Mortes no Trânsito: Brasil é o 4º do Mundo. www/professorlfg.jusbrasil.com.br. Acesso: em 13 de setembro de 2019.

uma a cada 10 minutos. Com a chegada do Carnaval esse número pode ser ainda maior. Em 2013, só nas estradas federais, ocorreram 157 mortes nesse período. Com o aumento da frota assim como do fluxo viário, os acidentes e mortes podem ter incremento.¹⁰

1.5 - Mapa 02 – Sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil



FONTE: IBGE/2016

Já no quesito violência no trânsito, considerando como índice de avaliação as mortes por 100 mil veículos, 20 estados brasileiros estão acima da média brasileira e matam mais: Piauí, Alagoas, Maranhão, Sergipe, Pará, Tocantins, Paraíba, Ceará, Roraima e Bahia.

Em 2016, 1.774 pessoas morreram em decorrência de acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul. Destas, a maior parte foi vítima de acidentes de automóvel (43%), seguidos por motociclistas (24%) e pedestres (23%). Os números mostram, no entanto, que o cenário vem melhorando: de 2015 para 2016, o número absoluto de fatalidades caiu 1% e, atualmente, o índice de mortos por 100 mil habitantes no estado está em 15,7%, abaixo da média nacional.

Com um dos trânsitos mais violentos do mundo, segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde), o Brasil deu um passo importante e registrou o menor índice de óbitos nas vias brasileiras em 12 anos. No último levantamento, a taxa foi de 18,4 por 100 mil habitantes. Em 2005, o índice de mortalidade no trânsito foi de 19,7, e, em 2012, atingiu seu auge, com 23,5. Apesar dessa melhora, o país ainda está longe de poder comemorar: foram

¹⁰ Idem: 8

registrados mais de 38 mil óbitos decorrente de acidentes de trânsito em 2016. A Organização Mundial de Saúde (OMS) sugere que todas as cidades do mundo adotem velocidades máximas 50 km/h nas áreas urbanas e 30 km/h em áreas residenciais ou com grande circulação de pessoas.

1.6 - Tabela 02 – Sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil

NÚMEROS DE MORTES EM ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
35.105	35.994	36.367	37.407	38.273	37.594	42.844	43.256	44.812	42.226

Fonte: Ministério da Saúde

Conforme dados do Ministério da Saúde, O número de mortes no trânsito brasileiro teve queda de 5,6% em 2013, de acordo com os dados preliminares mais recentes divulgados pelo Ministério da Saúde (MS). Foram 42.266 mortes em 2013, enquanto 2012 registrou 44.812 óbitos decorrentes de acidentes – a primeira queda nas mortes desde 2009. O levantamento, sempre divulgado cerca de 2 anos depois, leva em consideração mortes ocasionadas por transporte terrestres, somando ocupantes de veículos, motociclistas e pedestres.

No entanto, apesar da baixa, o ministério ressalta que o Brasil ainda é o 5º país do mundo em quantidade de mortes no trânsito. "Precisamos de uma série com, pelo menos, três anos para confirmar a tendência de queda. Apenas o resultado positivo de 2013, não é suficiente para afirmarmos essa tendência", defende José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)¹¹.

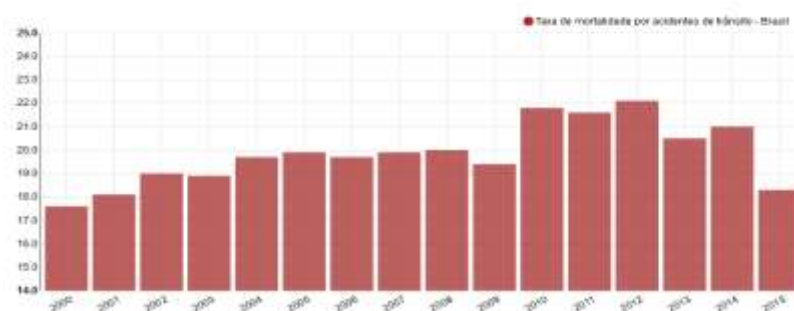
Os dados mostram que houve queda também no número de mortes de motociclistas entre 2012 e 2013, passando de 12.544 para 12.040, respectivamente. Em 2013, o número de motociclistas mortos correspondeu a 28% das mortes em acidentes com transporte terrestre no país. Mesmo assim,

¹¹AutoEsporte.<http://g1.globo.com/carros/noticia/2015/05/mortes-no-transito-tem-primeira-queda-desde-2009-diz-ministerio.html>. Acesso: em 13 de setembro de 2019.

o total de internações hospitalares envolvendo motociclistas acidentados no trânsito aumentou 115% em 6 anos, entre 2008 e 2013, indica o Ministério da Saúde. No mesmo período, o total de internações por acidentes de todos tipos de transporte terrestre cresceu 72,4%¹². A queda nos índices é atribuída em grande parte as leis mais severas pertinentes aos riscos no trânsito, como velocidade consumo de álcool, direção perigosa, ausência de cadeirinha, etc.

1.7 - Quadro 03 – Sobre mortes violenta no Trânsito no Brasil

Indicador 3.6.1 - Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito



FONTE: Ministério da Saúde

Segundo dados divulgados pela Organização Mundial da Saúde (OMS). O trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano, Dentro do País, São Paulo é o Estado com maior número de óbitos no trânsito e dirigir alcoolizado é a segunda maior causa. Pensando em diminuir o número de acidentes, foi publicada no ano passado a Lei Ordinária 13.546, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que aumenta a punição para o motorista que causar morte dirigindo alcoolizado. Ou seja, a pena, que antes era de 2 a 4 anos de detenção, passa para 5 a 8 anos de reclusão.

Cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano em decorrência de acidentes no trânsito; A agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável fixou uma meta ambiciosa quanto à segurança no trânsito, que consiste em reduzir pela metade, até 2020, o número de mortos e feridos por acidentes de trânsito em todo o mundo; Os acidentes de trânsito custam à maioria dos países 3% de seu produto interno bruto (PIB); Mais da metade de todas as mortes no trânsito ocorre entre usuários vulneráveis das vias: pedestres, ciclistas e motociclistas; 93% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, embora

¹² Idem - 9

estes concentrem aproximadamente 60% dos veículos do mundo; As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos de idade.

No Brasil, mais de 60% dos leitos hospitalares do Sistema Único de Saúde (SUS) e de toda a rede de assistência particular ou de convênios e planos de saúde, são ocupados por algum tipo de vítimas por acidente e por algum tipo de tratamento e acompanhamento na recuperação dessas vítimas do trânsito. Nos centros cirúrgicos do país, 50% da ocupação dos leitos e das salas de cirurgias, também são ocupadas por vítimas de acidentes rodoviários.

Segundo o Observatório de Segurança Viária, os acidentes no trânsito resultam em custos anuais muito acima das estatísticas de aproximadamente R\$ 52 bilhões ao ano. Em cada nação até a décima posição no ranking das mortalidades e consequências nos seus habitantes. Somas de valores astronômicas que poderiam ser investidas em outras necessidades pelo mundo.

Na escala numérica quantitativa o trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano, segundo dados divulgados pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Dentro do País, e, São Paulo aparece como o Estado com maior número de óbitos no trânsito urbano. A morte de ciclistas e motociclistas na metrópole do país assusta. No dito popular é conhecida à afirmativa: em São Paulo morre um motociclista a cada dia. Dentre estes fatos os acidentes no trânsito, conforme as estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, (IBGE), são motivadas pela mistura perigosa e imprudente de direção perigosa (alta velocidade e falta de preparo dos condutores) e a ingestão de bebidas alcoólicas e outras drogas (o bafômetro é o registrador oficial dessa dosagem de álcool no sangue). Essa é a segunda maior causa de acidentes com vítimas fatais no Brasil: o álcool.

A Lei Ordinária de nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017, é a que regulamenta todo e qualquer crime cometido e relacionado ao trânsito. Ciclistas, pedestres, animais e outras modalidades de sinistros que envolvam veículos automotores amparados e descritos no atual Código de Trânsito Brasileiro. Também aumenta a punição para o motorista que causar morte no trânsito e dirigir alcoolizado. Alterada a lei para ampliar as responsabilidades do condutor envolvido em delitos automotivos e envolvido pelo motivo do álcool comprovado

pelo exame do bafômetro¹³. Assim é que a pena, que antes era de 2 a 4 anos de detenção, passa para 5 a 8 anos de reclusão no caso do envolvimento de bebidas alcoólicas e direção.

Esses dados expostos nas estatísticas da Organização Mundial de Saúde, enfatizado pelos números do IBGE nacional e outras fontes de informações como o Observatório Nacional do Trânsito estão diretamente relacionados às questões de educação generalizada. A educação familiar, a educação formal oferecida nas escolas de educação infantil e fundamental, e também relacionada aos valores de cidadania com deveres e direitos coletivos apreendidos pelo cidadão, pois as relações no trânsito envolvem princípios fundamentais para um convívio social saudável.

Obediência às normas e regras de convívio e interação. Dentre esses valores estão o respeito ao próximo, a obediência às leis, a prática da solidariedade, a prudência e a direção responsável, a fiscalização por parte das autoridades, a participação da família na educação oferecida à criança, e de outros órgãos envolvidos no processo de formação de cidadania. Pode ser de instituições governamentais ou não. A sociedade demonstra uma grande fragilidade na formação desses valores, e, por isso, o papel da educação preventiva e informativas nas escolas, e em idade mais tenra possível, é fundamental.

Trazer à tona reflexões sobre as atitudes e o comportamento dos cidadãos no trânsito, e procurar intervir no processo de mudança de comportamento, começa com a conscientização da finalidade e como surgiram as primeiras normas educativas. Partindo do princípio de que a escola exerce papel relevante no processo de promover o desenvolvimento de uma sociedade mais reflexiva, consciente, ética e moral, principalmente sobre as noções de cidadania e a consciência ambiental dentre outras características, da educação para o trânsito. A escola é a instituição formal de ensino e em quem a comunidade confia. Não pode ser função de outras instituições não oficiais a responsabilidade do ensino e da educação para o trânsito mais seguro. Segundo Martins (2007):

¹³ Bafômetro é o equipamento utilizado e confiável cientificamente para medir a quantidade de álcool ingerido pelo motorista por meio de um sopro. Muito utilizado nas fiscalizações de policiamento rodoviário.

"é preciso humanizar a realidade do trânsito, corrigindo os erros com campanhas educativas bem conduzidas e direcionadas pelos diversos meios de comunicação, valendo-se de estratégias diversificadas." Mas, o que se percebe é que as iniciativas na área de educação para o trânsito ainda são limitadas, pontuais. As campanhas vinculadas à área, são veiculadas timidamente, com pouco impacto atingindo uma pequena parcela da população. (MARTINS, 2007, p.19).

Quanto mais cedo se tem a formação adequada para a conduta no trânsito o cidadão estará colaborando com a obediência às normas e leis que regem a comunidade automotiva. Os primeiros contatos com os princípios contribuem com o aprendizado e o ensino e torna-se mais fácil criar o hábito e promover a harmonia entre pedestres, ciclistas e motoristas automotivos em geral. Consideremos como trânsito segundo os ditames do Artigo 1º Código de Trânsito Brasileiro, que define:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. BRASIL (2017).

Assim é que todo o movimento de locomoção de pessoas, animais e cargas que circulam enquadram no conceito de trânsito. E o educar para o trânsito é educar para a preservação da vida, e evitar acidentes com uma direção mais consciente é exercer a cidadania. Esses princípios de responsabilidade e consciência constituem os eixos determinantes da transformação do comportamento do homem no trânsito. Considerando que o transporte e a locomoção urbana populacional movimentam o que chamamos de trânsito. E, está inserido, no dia a dia e na coletividade, assim como na vida e na rotina de cada pessoa.

Assim sendo identifica-se notadamente uma problemática social grave quando observamos atentamente os dados estatísticos e as campanhas de conscientização realizadas pelos organismos federais e estaduais em períodos de férias e ou feriados prolongados. Sempre soa o alarme vermelho de cuidados

e aviso sobre os perigos da condução irresponsável. Os dados são divulgados e sempre crescentes de ano a ano.

Por isso é que, a educação para o trânsito é um dever e um direito e deve ser desenvolvida como um desafio de diminuir essa estatística crescente. A escola é o primeiro campo de atuação para a redução destes dados. Vejamos o que apregoa o CTB:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL 2017).

A educação para o trânsito no ensino infantil deve ser trabalhada nas escolas com os princípios de conduta e de leis para favorecer a formação dessa nova geração. A princípio, a questão do trânsito não é indicada como tema importante nos documentos dos Parâmetros Curriculares Nacionais - PCN. Geralmente aparece como temas do currículo a ser trabalhado de forma transdisciplinares e ou temas interdisciplinares.

Também aparece como tema local, ou seja: tema que deve ser trabalhado em regiões brasileiras e ou cidades onde o transitar, tanto de pedestres quanto de motoristas, constitui um problema urgente e grave, capaz de afetar a ordem social. Caso geralmente citado sobre a cidade de São Paulo, aonde ocorre uma morte por dia de motociclista.

Considera-se que esta questão a ser resolvida não é um trabalho fácil, pois, para transformar o comportamento de uma sociedade pode ser extremamente complexo. Há de se considerar que a mudança da cultura estabelecida no comportamento atual deve ser ajustada e esse processo pode demorar longos anos. O que a educação infantil pode contribuir com a formação de uma nova geração com outra cultura cidadão mais amena no trânsito.

São importantes a participação e a conscientização de cada criança, adolescente, adulto ou idoso. É necessário que os pais, professores, empresários, autoridades governamentais e instituições não governamentais - ONGs, instituições religiosas e sócias, órgãos mundiais também percebam que

a educação de atitudes corretas no trânsito pode salvar vidas de forma significativa. Neste sentido Martins (2007, p.83) ressalta que:

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

Sendo assim, o trânsito é um grande palco das relações sociais, que precisa, urgentemente, de atitudes que visem uma melhor convivência do indivíduo em sociedade. E a educação, nesse sentido, pode contribuir, possibilitando aos educandos, conhecimentos capazes de desenvolver a capacidade de posicionar-se e intervir no meio social, de forma crítica e consciente, ressaltando que uma das funções da educação é contribuir para o crescimento social da nação.

1.8 - Organização Mundial de Saúde - OMS e as Estatísticas sobre o Trânsito no Brasil

Segundo a OMS, 2008, o Brasil ocupa o 5º lugar no ranking dos países que mais matam no trânsito, todos os dias morrem aproximadamente 112 (cento e doze) pessoas e anualmente mais de 40 (quarenta) mil famílias perdem mães, pais e filhos, parentes e amigos. Conforme o Anuário Brasileiro de Segurança Pública, foram registrados no Amapá 78 (setenta e oito) casos de homicídio culposo no trânsito e 07 (sete) mortes acidentais em 2016. Esses acidentes causam impactos sobre a saúde dos cidadãos e têm contribuído para a redução da qualidade de vida das pessoas, além das consequências sociais com os gastos do Estado nos cuidados em saúde, com previdência e absenteísmo ao trabalho e escola.

Segundo Andrade e Mello (2001), na atualidade, os AT vêm tomando nova dimensão, sendo considerados como uma das principais causas de óbitos no mundo. Milhões de pessoas morrem, anualmente, por este agravo, o que leva a

desestruturas familiares, danos psicológicos e também elevação do custo social para os países. As vítimas mais vulneráveis dos Acidentes de Trânsito (AT) no Brasil são os pedestres, ciclistas e os motociclistas, estes representam mais de 50% dos mortos no trânsito. Na atualidade, é evidente o aumento de AT envolvendo motociclistas, principalmente devido à maior exposição do usuário nas vias públicas (SADO, MORAES, VIANA, 2009).

Essa questão de saúde pública extravasa os limites da Segurança Pública, portanto é necessário desenvolver um processo para que o ser humano tenha capacidade de uso e participação consciente nas vias terrestres: urbanas e rurais, uma vez que o trânsito os indivíduos estabelecem relações sociais, compartilham espaços e fazem opções de circulação que interferem direta e indiretamente em suas vidas, ou seja, é necessário desenvolver a consciência da cidadania e da ética, de forma que possam construir hábitos e comportamentos seguros no trânsito.

Parte deste compromisso inclui a família, a escola e a sociedade como promove a Constituição Federal de 1988. Apesar de mais de 1,35 milhões de pessoas perderem a vida em acidentes de trânsito todos os anos, esse tipo de fatalidade não tem a mesma atenção de políticos e da mídia quando desastres de avião, trem ou embarcações. Algumas acreditam que as mortes em acidentes com veículos são parte da rotina ou inevitáveis – mas elas não precisam ser. Ruas projetadas de acordo com a abordagem de sistemas seguros colocam a vida humana – e a sua vulnerabilidade inerente – em foco. A estratégia reconhece que o corpo humano tem limites e mesmo a pessoa mais consciente pode cometer um erro, mas isso não deve custar-lhe a vida.

Essa perspectiva é importante principalmente quando consideramos as pessoas que caminham, pedalam ou utilizam motocicletas, que não têm a proteção adicional de um carro e que juntas respondem por mais de 50% de todas as mortes no trânsito¹⁴. Melhorias na aplicação das leis de trânsito podem levar a reduções rápidas de mortes e feridos em acidentes de trânsito. Exigir que motoristas obedeçam ao limite de velocidade, cedam espaço a pedestres e ciclistas, usem cinto de segurança, não dirijam embriagados e usem

¹⁴<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/02/8-acoes-para-reduzir-mortes-no-transito-partir-da-abordagem-de-sistemas-seguros?> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

cadeirinhas adequadas para crianças pode ter um impacto poderoso na mudança do comportamento dos motoristas.

Em Nova Gales do Sul, na Austrália, uma penalidade maior para motoristas recém-habilitados que excedem a velocidade reduziu em 30% o número de acidentes fatais envolvendo esses motoristas. Radares de velocidade e em semáforos também podem melhorar o comportamento. Os acidentes fatais nos cruzamentos com as câmeras foram 17% menores¹⁵.

Vitimando também crianças e idosos, os AT's, além de produzirem vítimas fatais, deixam sequelas de graus variados entre os sobreviventes e efeitos adversos entre os membros da família. O que acaba por gerar uma série de questionamentos que enfatizam a problemática dos AT's e suas consequências em nossa sociedade, entre os quais podemos citar: Qual o custo social de uma criança que perde sua mãe e/ou seu pai num acidente? Qual o custo social de uma mulher ou de um homem que adquiriram uma deficiência grave que irá afetar seu ajustamento pessoal, familiar e profissional? (IPEA, 2007)¹⁶.

A OMS trabalha em todo o espectro nos países, de forma multissetorial e em parceria com partes interessadas nacionais e internacionais de diversos setores. Seu objetivo é apoiar os Estados Membros no planejamento, implementação e avaliação de políticas de segurança no trânsito. Em 2017, a OMS lançou um pacote técnico de segurança no trânsito, Save LIVES que sintetiza medidas baseadas em evidências capazes de reduzir significativamente as mortes e lesões no trânsito.

O documento tem foco na gestão de velocidade, liderança, desenho e melhoria de infraestrutura, normas de segurança dos veículos, aplicação das leis de trânsito e sobrevivência pós-acidente. O pacote prioriza seis estratégias e 22 intervenções que abordam os fatores de risco destacados anteriormente e fornece orientação aos Estados Membros sobre sua implementação para salvar vidas e atingir a meta de reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo até 2020¹⁷. É preciso humanizar as relações no trânsito.

¹⁵Idem - 13

¹⁶ [www2.unifap.br > ppcs > files > 2013/07](http://www2.unifap.br/ppcs/files/2013/07). Dissertações. Acesso em: 13 de setembro de 2019.

¹⁷ https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779. Acesso em: 13 de setembro de 2019.

1.9 Dados e Estatísticas no Amapá

1.9.1 Observatório do Trânsito – OT

Por meio do Observatório do Trânsito (OT) foram obtidas as informações sobre os sinistros ocorridos no estado do Amapá, nos anos de 2016 e 2017, por meio de um sistema criado através do Decreto Lei nº 5.643 de 20 de fevereiro de 2012, com o objetivo de reunir, tratar e qualificar as informações consistentes à realidade do trânsito no estado auxilia nos dados do setor que é coordenado pelo Departamento Estadual de Trânsito do Amapá e pela Secretaria Estadual de Saúde.

O Observatório é composto por profissionais de várias áreas, como policiais militares, bombeiros e pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) que atuam diretamente no atendimento de ocorrências, bem como peritos, policiais federais, policiais e delegados civis e profissionais da saúde que juntos analisam os dados estatísticos e fazem o cruzamento de informações e elaboram pesquisas em diversos níveis de complexidade.

Vale ressaltar que o OT foi criado pelo Governo do Estado do Amapá para atender a meta estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU), na Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que iniciou em 2011 e encerra em 2020, cujo objetivo é reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes de trânsito.

Os dados apresentados no gráfico, feito com base nas informações da equipe multidisciplinar do Observatório do Trânsito - OT mostram uma leve redução (quase insignificante) diante dos números alarmantes das estatísticas entre os anos de 2013 e 2017, de 0,4% nos óbitos por acidentes de trânsito no Estado. Temos que lembrar que a necessidade de políticas públicas que apontem alternativas para redução de acidentes de trânsito não estão restritas somente ao Brasil, é importante observar o que se vem discutindo em países da Europa, quais soluções estão sendo praticadas e quais os bons resultados colhidos como forma de medidas a serem praticadas no Brasil. Porém para que haja um decréscimo nas efetivas taxas de acidentes de trânsito é necessária uma aplicação rigorosa da legislação no cumprimento das suas leis nos níveis,

nacional, estadual e municipal, incluindo também as devidas penalidades apropriadas.

Podemos ver no gráfico a evolução numérica do declínio destes dados.

1.9.2. - Quadro 04: Acidentes de Trânsito no Amapá/Óbitos



FONTE: Observatório do Trânsito (OT) DETRAN/AP.

Na tabela abaixo, podemos ver a comparação dos dados relacionados aos atendimentos de trânsito, quantificados pelas diferentes instituições que atuaram nos anos de 2016 e 2017. Essas informações demonstram que para algumas instituições, os dados estatísticos aumentaram e para outras, ocorreu uma redução. Será suficiente e satisfatória essa leve redução nos dados? Vejamos outra demonstração numérica:

1.9.3 - Quadro 05: Atendimento para vítimas de acidentes de Trânsito por Serviço.

ANO	HE	SAMU	CBM	BPTR N	BPR E	PRF	CIOD S	DEAT RAN
2016	5.724	858	885	2.334	541	85	8.258	5.863
2017	4.638	748	1.124	2.419	744	158	6.037	3.985

FONTE: Observatório do Trânsito (OT) DETRAN/AP.

Conforme a tabela, os atendimentos realizados pelo Hospital de Emergência do Estado (que indicaremos como HE) apresenta uma redução de 10% entre os anos de 2016 e 2017, ou seja, menos 1086 (um mil e oitenta e seis) atendimentos hospitalares a vítimas de acidentes de trânsito. Nos anos de 2016, o HE atendeu 5.724 (cinco mil setecentos e vinte e quatro) vítimas de acidentes de trânsito e 4.638 (quatro mil seiscentos e trinta e oito) no ano de

2017. Segundo os dados do Departamento de Informática do Sistema único de Saúde (DATASUS), de janeiro a junho do ano de 2017, foi pago o valor de R\$ 79.929,16 (setenta e nove milhões novecentos e vinte e nove reais e dezesseis centavos) por internações hospitalares ao Sistema Único de Saúde (SUS) por acidentes de trânsito, neste mesmo período do ano de 2018, foi pago ao SUS valor de R\$ 264.498,73 (duzentos e sessenta e quatro mil quatrocentos e noventa e oito reais e setenta e três centavos) por 217 vítimas de acidentes de trânsito, sendo que por internação de trauma com cada vítima do Estado gasta aproximadamente R\$ 1.323.703,68 (um milhão trezentos e vinte e três mil setecentos e três reais e sessenta e oito centavos).

Esses custos podem ser muito maiores se levarmos em consideração as perdas de produção, relativo à morte das pessoas ou à interrupção de suas atividades laborais. Afora os custos diretos, existem vários outros custos indiretos, que muitas vezes são invisíveis e de impactos imensuráveis, pois podem acarretar até mesmo uma desestruturação familiar e pessoal.

1.9.4 Atendimento às vítimas no Amapá

No Amapá, a maioria das ocorrências de acidentes de trânsito é atendida pela PMAP, integrante do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), mesmo não sendo órgão tipicamente de trânsito, ou seja, não foi criada especificamente para atuar nesta área, porém exerce essa atividade através de convênios firmados com órgãos executivos de trânsito e órgãos executivos rodoviários, conforme prevê o artigo 23 da Lei 9503/97 CTB, inciso III:

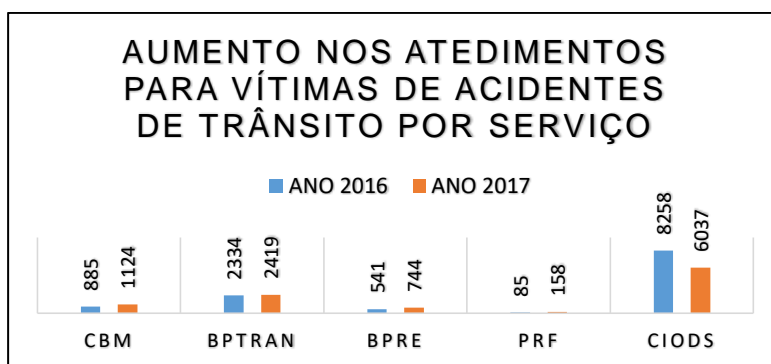
Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: [...] – Executar a fiscalização do Trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. (BRASIL, Lei nº 9503/97 CTB).

Dessa forma, como integrante do STN, a PMAP conta com duas unidades especializadas no trânsito, sendo elas: o Batalhão de Policiamento do Trânsito (BPTRANS), criado em 06 de abril de 2010 pela Lei complementar nº 063/2010 que atua na área urbana da Capital; e o Batalhão de Policiamento Rodoviário

Estadual (BPRE), criado pelo Decreto nº 084, em 07 de abril de 2014 que atua nas rodovias Estaduais.

Os pedestres do Amapá são os que mais morrem por acidentes de trânsito relacionados ao trabalho no estado. Os dados são de um levantamento inédito realizado pelo Ministério da Saúde com os dados dos Sistemas de Informação de Agravos e Notificações (SINAN) e do de Mortalidade (SIM). O estudo apontou três óbitos dos pedestres, entre os anos de 2007 e 2016. Contando com todos os tipos de transportes, Amapá registrou 21 mortes no mesmo período. Para chegar a esta constatação, foram considerados os acidentes ocorridos quando o trabalhador tem uma função que envolve locomoção ou quando estava indo ou voltando do local de trabalho¹⁸.

1.9.5. Quadro 06: Atendimento por vítima no Amapá



FONTE: Observatório do Trânsito (OT) DETRAN/AP.

Os dados fornecidos pelo OT são o resultado de relatórios estatísticos confeccionados por cada instituição citada acima, sendo que há duplicidade de ocorrência, pois é possível a PRF e o SAMU atenderem a mesma ocorrência e adotarem metodologias distintas de estática. É visível a necessidade de informações precisa sobre os acidentes de transido ocorridos no Estado do Amapá para evitar essa duplicidade de dados estatísticos das ocorrências, de modo que permita somente a complementação das informações pelos órgãos e instituições de Segurança e de Saúde Pública que atenderam ao sinistro.

No Estado do Amapá, compete à PMAP e à PRF o atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito, já pela PMAP esse atendimento ocorre

¹⁸<http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43851-no-ap-pedestres-sao-os-que-mais-morrem-em-acidentes-de-transito-no-trabalho>. Acesso em: 13 de setembro de 2019.

principalmente pelo BPTrans (escrito desta forma) que possuem sede na Capital, nas localidades adjacentes, o atendimento das ocorrências é realizado pelos batalhões de cada Município, diante deste fato, constata-se que grande parte das ocorrências de acidentes de trânsito ocorrem na área urbana da cidade de Macapá, pois ao BPRE compete os atendimentos dos sinistros das rodovias estaduais e à PRF, os sinistros das rodovias federais do Estado.

Neste sentido aborda informações sobre acidentes de trânsito no Brasil, onde foi possível identificar dados estatísticos sobre sinistros ocorridos no Estado do Amapá, tendo como base os anos de 2016 e 2017. Vejamos alguns dados:

1.9.6 - Mapa 03: Sobre morte no Trânsito no Amapá



Fonte: Internet - Mapa ilustrativo

Conforme Ferreira (2010) define acidente, do latim acidente, acontecimento casual, imprevisto, acontecimento infeliz casual ou não de que resulta ferimento, dano. De acordo com um levantamento inédito feito pelo Ministério da Saúde com os dados dos Sistemas de Informação de Agravo e Notificações (SINAN) e do de Mortalidade (SIM). Os pedestres do Estado do Amapá são os que mais morrem por acidentes de trânsito relacionados ao trabalho. O estudo apontou três óbitos dos pedestres, entre os anos de 2007 e 2016. Contando com todos os tipos de transportes, Amapá registrou 21 mortes no mesmo período.

Para chegar a esta constatação, foram considerados os acidentes ocorridos quando o trabalhador tem uma função que envolve locomoção ou quando estava indo ou voltando do local de trabalho.

Em onze anos, o número de notificações de acidentes de transporte relacionados ao trabalho, no Amapá, foi de 65. Os anos de 2010 (13) e 2011 (15) foram os que apresentaram os maiores números de notificações para um único ano. Em 2017, os índices caíram no estado, sendo registrados quatro acidentes quando comparados ao ano de 2016¹⁹. Em toda a região Norte, foram registradas 1.399 mortes, sendo 273 de motociclistas e 205 de caminhoneiros - as maiores vítimas. Quando falamos em acidentes, a região Norte foi a que menos teve ocorrências do tipo. Foram 11.753 acidentes entre os anos de 2007 e 2016, tendo o seu pico nos de 2013 (2.072) e 2014 (1.615). Em 2017, a região teve redução de 39,5% nas notificações, com 897 registros quando também comprado ao ano anterior²⁰.

1.9.7- Tabela 03 - Sobre morte no Trânsito no Amapá



Desde o início das atividades de monitoramento do Centro de Controle Operacional Vias do Futuro, na Companhia de Trânsito e Transporte de Macapá (CTMac), em junho de 2018, o número de acidentes de trânsito registrados na área urbana da capital apresentou queda. No comparativo entre os meses de junho a outubro de 2017 e 2018, os acidentes caíram 16,81%²¹.

O trânsito é o “conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos” (VASCONCELOS, 1985, p. 11).

Somente em junho de 2017, foram registrados pelo Centro Integrado de Operações de Defesa Social (Ciodes) 207 acidentes de trânsito na área urbana

¹⁹www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43851-no-ap-pedestres-sao-os-que-mais-morrem-em-acidentes-de-transito-no-trabalho. Acesso em: 18 de setembro de 2019.

²⁰ Idem: 11

²¹ Prefeitura de Macapá. <http://macapa.ap.gov.br/3639-registros-de-acidentes>. Acesso: em 18 de setembro de 2019.

de Macapá. Já em junho de 2018, quando o Centro de Monitoramento começou a efetivar as autuações, foram registrados 185 acidentes, representado uma queda de 11%.²² “A maior queda no número de acidentes foi registrada em julho, quando em 2017 aconteceram 209 registros e 2018 foram 143, o que dá uma diminuição de 32%. No total dos primeiros seis meses de implantação do sistema, foram 16,81% de registros a menos. Saímos de 1.017 para 846 acidentes, mostrando que nosso objetivo está sendo alcançado, que é a redução no número de vítimas de acidentes de trânsito”, afirma o diretor-presidente da CTMac, André Lima²³.

Além da redução dos acidentes, outro ponto fundamental é o auxílio na segurança pública. “Desde o início das operações do sistema, estamos recebendo a visita de várias autoridades da segurança pública, que estão utilizando nossas imagens para auxiliar na identificação de criminosos e solucionar diversos crimes”, enfatiza Lima. O número de autuações registradas também caiu, mostrando que os condutores estão ficando cada vez mais conscientes em relação às regras do trânsito.

No primeiro mês de implantação do sistema, em junho, foram registradas 3.217 infrações, já em novembro foram 522. Entre as principais infrações estão a falta do uso do cinto de segurança, avanço de sinal vermelho e estacionamento em local irregular²⁴. Apesar disso, o carro passou a ser artigo indispensável na civilização atual, passou de um meio de transporte para um símbolo de novo estilo de vida, símbolo de status social. Muitos fatores como: valores, cultura, economia, intercâmbios comerciais, desenvolvimento tecnológico, noção de distância e de tempo, relações humanas, padrões de vida, status social do indivíduo, entre outros, giram em função do carro e estão íntima e inevitavelmente ligados à fabricação em série e seu uso generalizado. (MAURO, 2001).

²² Idem - 12

²³ Idem - 12

²⁴ Idem - 12

1.9.8.– Quadro 07: Sobre morte no Trânsito no Amapá

Acidentes de trânsito nas rodovias federais		Estado do Amapá										
Mortos por rodovia e por ano, 2007 a 2016												
Fonte: DPRF, dados abertos		POR VIAS SEGURAS 30/04/2018										
		AP: mortos nas rodovias federais, 2007 a 2016										Total
Rodovia	Extensão	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	geral
156-AP	822,9	5	3	5	7	17	9	18	8	9	13	94
210-AP	471,2	10	10	4	5	2	3	10	2	2	3	51
Total	1294,1	15	13	9	12	19	12	28	10	11	16	145

(Extensão das rodovias: dados do SNV 2013 publicado pelo DNIT, página 40)

Entre 2007 e 2010 o número de acidentes nas rodovias federais do Amapá cresceu 8%, passando de 150 para 162 acidentes²⁵.

Com relação as vítimas, no mesmo período houve redução de 20% no número de vítimas fatais, de 15 para 12 mortos. Após queda de 40% entre 2007 e 2009, o número de mortos aumentou 33% em 2010. Reduções contínuas, entre 2008 e 2010 (14%), no número de vítimas (mortos e feridos) de acidentes. Quanto os Pedestres, não há registro de pedestre morto de em 2010. Entre 2007 e 2010 houve redução de 17% no número de pedestres vítimas de acidentes de trânsito nas rodovias federais do Estado. Já os Motociclistas, após redução de 60% entre 2008 e 2009, o número de motociclistas mortos, aumentou 50% em 2010. Entre 2008 e 2010, o número de vítimas de acidentes da categoria, cresceu 61%. O envolvimento de motocicletas em acidentes, entre 2007 e 2010, aumentou 71%. Ciclistas, após crescimento contínuo entre 2007 e 2009 (83%), houve redução de 9% de ciclistas vítimas de acidentes, em 2010, nas rodovias federais do Amapá.

De acordo com a CTMac, a redução de acidentes tem se mantido em 2018. A empresa informou que, em áreas Urbanas como de Macapá, no comparativo entre os meses de junho a outubro de 2017 e 2018, os acidentes caíram 16,81%. Somente em junho de 2017, foram registrados pelo Centro Integrado de Operações de Defesa Social (Ciodes) 207 acidentes de trânsito na área urbana de Macapá. Já em junho de 2018, quando o Centro de Monitoramento começou a efetivar as autuações, foram registrados 185 acidentes, representando uma queda de 11%, ressaltou a companhia.

²⁵www.g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2018/12/02/macapa-ocupa-segunda-posicao-entre-as-capitais-com-menos-acidentes-de-transito-em-dois. Acesso em: 19 de setembro de 2019.

Portanto, faz-se necessária a implementação de programas de educação no trânsito, sendo proposto pelo Código de Trânsito Brasileiro, tornando os condutores de veículos e motos mais seguros, como estimular e apoiar a realização de pesquisas consideradas estratégicas principalmente àquelas ligadas ao comportamento no trânsito, os fatores de risco e o uso de equipamentos de segurança. Pode-se concluir que, o objetivo proposto foi atingido, que o resultado deste estudo poderá contribuir para o planejamento e implementação de políticas e ações mais direcionadas e eficazes na redução dos Acidentes de Trânsito e de suas consequências para todo o país.

2 PRINCÍPIOS QUE REGEM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO BRASIL

2.1 O Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997) formulou um capítulo dedicado exclusivamente à educação para o trânsito. No capítulo VI do Artigo 74 a 79, é ressaltada a importância da educação para o trânsito nacional e defende essa educação como um direito e dever de todos. Assim temos as palavras de Martins (2004):

Tornar o trânsito mais humano requer motivação na perspectiva educativa que refletirá na motivação da escola, da família e de todo o espaço do trânsito, estendendo-a transversalidade a muito além da alfabetização e do Ensino Fundamental e Médio, ou seja, na dimensão do ser humano de forma totalitária, atingindo-o no que ele tem de mais importante: cidadania, ética e respeito, que são elementos organizadores de uma instituição social. (MARTINS, 2004, p. 106).

Conforme Martins (2004), a educação para o trânsito deve permear toda a vida estudantil de forma transversal ao conteúdo curricular básico e obrigatória. Também conforme Martins (2004) deve ser ofertada a educação para o trânsito desde a alfabetização até ao Ensino Médio, e não apenas na pré-escola.

Os Centros de Formação de Condutores são instituições ou entidades regidas por um conjunto de procedimentos, medidas administrativas, técnicas e legislativas, definidas pelos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e só podem exercer suas atividades se obtiverem o credenciamento expedido por esses órgãos.

A capacitação, atualização e o desempenho dos Diretores de Ensino são algumas dessas exigências, por meio delas, os órgãos executivos de trânsito buscam garantir a eficiência do ensino, o uso adequado dos meios didático-pedagógicos e o aperfeiçoamento dos processos de capacitação, contribuindo para o cumprimento dos indicadores de aprovação dos candidatos à habilitação.

A ação educativa com o enfoque de valores e cidadania pode humanizar e ser capaz de motivar o indivíduo em formação para o exercício da ética e da cidadania, através da autoestima que, fortalecida, torna-se capaz de mudar comportamentos inadequados em relação ao sistema de trânsito, no qual somos participantes, desde a mais tenra idade.

A educação formativa da criança pode interferir nas atitudes do comportamento familiar. O filho pode vir a ensinar o pai. Em todo o território brasileiro, o cumprimento das leis existentes no Código de Trânsito vem acontecendo de forma gradativa, isto é: muito lenta, devido a vários fatores, dentre estes fatores temos a não aceitação de algumas alterações propostas e necessárias do código anterior para o atual código.

O que gerou grande descaso por parte das autoridades responsáveis por esse processo, e o não cumprimento das diretrizes propostas de modo correto ao promulgado pela lei. Mudanças demandam tempo para que ocorram, adequadamente, e necessitam de uma grande campanha educativa com todo o rigor possível acompanhado pelo processo e rigor educativo. Por isso se faz obrigatório a parceria entre os sistemas de trânsito com o sistema educativo a nível de amplitude nacional.

O mesmo procedimento se registra na história do uso obrigatório do cinto de segurança. Não foi um processo da noite para o dia.

Estudos que comentam sobre o código, indicam que não há necessidade de se criar mais legislação. Bastando aplicar com seriedade a que já existe, sendo, para isso, indispensável uma

campanha nacional de educação para o trânsito, começando nas escolas, mediante campanhas publicitárias e tantos outros meios. (MARTINS, 2004, p. 83).

É importante salientar que o Código de Trânsito nada resolve sozinho e tudo deve ser administrado enquanto um sistema²⁶ complexo. Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, temos essa definição:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (BRASIL, 2017).

É necessário haver um envolvimento de toda a sociedade para que ações educativas de trânsito aconteçam de fato. É preciso que as campanhas educativas ocorram de forma planejada e acompanhadas em sua execução pela família e por outras esferas sociais. Os órgãos que a executam devem assegurar-se não somente da qualidade de seus conteúdos programáticos, mas também considerar a eficiência de sua transmissão.

Essa é uma das alternativas encontradas para a realização de um trabalho eficiente, e voltada para a construção da cidadania realizada de forma conjunta. Escola, família e sociedade. Mas que pode vir a ser o elemento fundamental para a redução dos inúmeros acidentes de trânsito que tanto ceifam vidas. E vidas cada vez mais jovens.

Conforme podemos ver na sugestão de leitura de Martins (2004): “Para que se torne possível a convivência harmônica entre os indivíduos, é necessário haver organização e respeito aos direitos e deveres individuais e do grupo. ”

²⁶Capítulo II do Sistema Nacional de Trânsito, Seção I, Disposições Gerais do Código de Trânsito Brasileiro, 2017.

(MARTINS, 2004, p. 47). A participação do grupo sociais é importante e não cabe apenas um trabalho isolado de família, separado da escola, ou apenas os trabalhos educativos dos responsáveis da condução do trânsito isolados da família. Tem que haver uma parceria entre todos os grupos de realização social para que os resultados sejam conjuntos.

Ter acesso às informações sobre o Código de Trânsito Brasileiro - C.T.B., e sobre às normas de trânsito nele contidas é primordial para garantir que o correto seja feito e obedecido, não como uma imposição, mas como hábito cultural de comportamento formado por uma educação continuada, de qualidade e adequada.

Assim, entende-se que a constante divulgação leis²⁷ de regras e normas de trânsito contidas no CTB devem ser lembradas pelos meios de comunicação e todas as redes sócias existentes e disponíveis no mercado. E, começando pela educação da sociedade esse processo dará significativo resultado. E constitui em um investimento que, em tempo de prazo mais curto, resolveria a problemática do trânsito caótico que se tem na atualidade. Investir na educação é a alternativa mais indicada e mais barata na questão também do investimento financeiro. Os hospitais e a saúde têm estatísticas de cifras exorbitantes para a manutenção dos tratamentos relacionados aos acidentes urbanos. Veremos essa questão mais adiante.

Nesse contexto, encontra-se o papel fundamental do professor facilitador de conhecimento, pessoa responsável na mediação de informações sistematizadoras. E todo o quadro dos profissionais da educação envolvidos. É necessário que esses profissionais participem, constantemente, de cursos de formação e da formação continuada e, que realizem pesquisas temáticas para exercer melhor essa função. Dessa forma, estarão atuando e ministrando suas aulas baseadas sobre questões sociais e problemas que possam surgir relacionados ao trânsito. “É indispensável um maior envolvimento dos órgãos responsáveis, para qualificar os profissionais, que devem atender à demanda e às expectativas que envolvem os órgãos responsáveis pelo trânsito. (MARTINS, 2004, p. 110).

²⁷ A palavra lei, em seu sentido mais amplo significa sempre ordenação através de regularidades. A lei 9.503/97 é que regulamenta o trânsito no Brasil através do CTB – Código de Trânsito Brasileiro e suas resoluções complementares.

Portanto, a tarefa árdua de educar (toda uma sociedade) para o trânsito consiste em ações permanentes e continuadas. Composta por parcerias de diversos segmentos sócias. E não apenas responsabilidade deste ou daquele órgão, público ou particular. Os estados da nação têm a liberdade de articular seguindo as diretrizes do CTB e as resoluções por meio de portarias e decretos. Também as ações fiscalizadoras, bem como os órgãos de cada município normatizam os detalhes de como conduzir o trânsito municipal. CTB permite a iniciativa de instituições a fomentar as parcerias e os convênios necessários para articular essas ações educativas e preventivas em todo o território nacional e nas áreas de responsabilidade territorial. Usamos assim o conceito de que, o espaço denominado de trânsito é situando conforme o CTB, e assim o descreve:

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais. (BRASIL,2017).

Toda a estrutura da corporação da guarda municipal, todo o ordenamento organizacional e jurídico que constitui toda a polícia rodoviária federal e estadual podem construir e adaptar ações educativas e preventivas, bem como elaborar programas e projetos baseados na lei, para erradicar o problema da alta taxa de mortalidade no trânsito. Daí a necessidade de parceria entre escola e comunidade para a elaboração de propostas capazes de conscientizar as pessoas sobre a importância de suas atitudes na construção de um trânsito mais seguro.

Cada instituição destas citadas desenvolvem um programa ou projeto destinado a esse público. A polícia rodoviária federal por exemplo desenvolve um projeto de trânsito na escola. O DETRAN de cada estado também possui um departamento específico para efetuar a educação no trânsito nas escolas. O objetivo de todas as ações conjuntas é para formar condutores mais responsáveis e conscientes do papel social e fundamental que o trânsito exerce e tem na vida da coletividade. Os valores e princípios do indivíduo cidadão não podem sobrepor-se aos princípios gerais que regem a coletividade da estrutura social.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (BRASIL, 2017).

Assim é que a responsabilidade sobre o trânsito é um direito e um dever de cidadania garantido pela constituição, pertencente a todos, e cabe aos órgãos devidamente credenciados a fomentação de políticas públicas eficientes na condução do processo. A escola formal passa a ser uma aliada em potencial e preferência para executar as ações educativas sobre o trânsito nacional. Mas sob o credenciamento e as leis que regem o trânsito no país.

O Centro de Formação de Condutores – (CFC) é uma organização que desempenha atividades exclusivas de educação para o trânsito. Sua administração é peculiar, onde o corpo docente e discente deve conhecer sua missão e cumprir com os currículos definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito, CONTRAN.

Para entender como ocorre a Coordenação Administrativa Pedagógica do O Centro de Formação de Condutores – (CFC), vamos abordar nesta Unidade de Estudo o papel do Diretor de Ensino, suas funções e os aspectos fundamentais da Administração de um Centro de Formação de Condutores – (CFC) e do processo Ensino Aprendizagem.

2.2 Plano Nacional de Redução de Mortes e lesões no Trânsito

O objetivo da criação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) é, primordialmente, o de preservar vidas, tendo em vista que o trânsito é umas das maiores causas de mortes de pessoas no mundo. Mortes essas que podem ser evitadas. Mas o Plano também se constitui como um passo adiante na resolução de problemas relacionados à infraestrutura viária

brasileira, organização e alinhamento dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), mobilidade urbana, convivência harmoniosa entre pedestres, ciclistas, motociclistas, entre outros aspectos²⁸.

Estudos de perfil dos óbitos por acidentes de trânsito no Amapá, baseados no Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), têm fornecido importantes indicações quanto às características das vítimas, magnitude e transcendência, em diversas localidades. Entretanto, a morte representa apenas a “ponta do iceberg” dos acidentes, pois os números de sobreviventes que demandam cuidados médicos, hospitalização e recursos de apoio diagnóstico médico podem ser bem maiores. Além disso, muitas declarações de óbito, apesar de informar que se trata de morte por causa externa, deixam de detalhar o tipo específico da causa que provocou a lesão fatal, subestimando-as e levando a aumento dos “eventos cuja intenção é indeterminada” (CABRAL, SOUZA E LIMA, 2011).

A redução dos acidentes constitui enorme desafio para a saúde pública, sendo necessário o desenvolvimento de estudos para compreensão da verdadeira magnitude do problema e distribuição das causas para sua prevenção e promoção da segurança (CAIXETA et al, 2010).

É necessário compreender que o trânsito é primordial para o desenvolvimento nacional. Facilita a circulação de pessoas e bens, melhora o acesso à educação, aos serviços de saúde, ao emprego e ao desenvolvimento. A Segurança Viária envolve a responsabilidade quanto à mobilidade das pessoas e veículos na via, bem como a complexa dinâmica de compartilhamento de espaço, até o estabelecimento de normas de circulação com o objetivo de proteger os usuários e evitar reflexos negativos em todo o aparato estatal.

A evolução da segurança viária no Brasil deve considerar o desenvolvimento de um sistema de trânsito que seja capaz de acomodar o erro humano com a maior margem de segurança possível, levando em consideração a vulnerabilidade do corpo humano, em vez de manter como foco principal a prevenção do erro, visto que vias e acostamentos mais seguros e velocidades menores acomodam erros humanos com mais segurança.

²⁸www.brasil.gov.br/noticias/cidadania-e-inclusao/2018/09/governo-lanca-plano-com-metas-para-reduzir-mortes-no-transito-pela-metade/livro-pnatran.pdf. Acesso em: 11 de fevereiro de 2019.

Os acidentes de trânsito tem sido a preocupação de muitos gestores e tema de discursões em todo o mundo, e o conceito de trânsito se encontra no artigo 1º da Lei nº 9503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB): “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Desde a chegada do primeiro veículo automotivo no Brasil, datada por alguns historiadores no ano de 1891 e do registro do primeiro acidente em 1896, ocorreram grandes mudanças sociais na forma de vida e na mobilidade dos brasileiros, principalmente no desenvolvimento das cidades, e acompanhando a essas transformações o número da frota de veículos em circulação se multiplicou a cada ano, aumentando os índices de acidentes de trânsito, a ponto de classificá-los como uma das principais causas de morte no mundo.

2.3 Educação Infantil e as Ações Educativas no Trânsito

Entende-se que, por ser o ensino fundamental uma das etapas da educação básica mais importante no processo de formação da pessoa, e tem como princípio a formação do cidadão com base no desenvolvimento da capacidade de aprender a conduta e interpretar os valores do ambiente social e natural em que está inserida. A aquisição de conhecimentos científicos e a aquisição de habilidades, na formação de atitudes e valores para conviver em harmonia com todos os mecanismos sociais. A educação infantil promove, além desses conhecimentos e habilidades, também oferece a oportunidade de formar parcerias com a família e outras instituições e agremiações estudantis. Conforme a Lei nº 13.146, de 2015, em vigor, considera também que outros espaços urbanos sejam áreas de responsabilidade das leis de trânsito. Assim temos:

Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (BRASIL, 2017).

Como explanado e conforme o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 76, fica estabelecido que a educação para o trânsito acontecerá na Educação Infantil e nas escolas de Educação Básica e Ensino Superior. Abrangendo todas as modalidades de ensino e em todas as instâncias. Pode ser a educação no campo e rural, pode ser a educação de jovens e adultos. Pode ser a educação de idosos ou a educação especial e ou indígena. Inclui também a educação daqueles que estejam em regime de privação da liberdade em presídios. Nesse sentido, o enfoque principal de educação para o trânsito é tornar a criança um pedestre responsável e ciente de seus direitos e deveres, de modo que, quando chegar à idade adulta e for circular como condutores, de veículos esteja preocupado com a segurança de todos que trafegam pelas vias de trânsito. Assim, no Capítulo VI e sobre a Educação para o Trânsito, o CTB esclarece:

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. (BRASIL, 2017).

O que justifica a necessidade de uma proposta para à educação infantil elaborada em conformidade com as leis do trânsito. E baseada no domínio de competências básicas para a circulação como transeunte nas vias públicas da cidade. Mesmo como ciclista ou motorizada. Nesse sentido, para que toda e qualquer ação educativa no ensino fundamental tenha sucesso é necessário que as instituições escolares propiciem uma aprendizagem contextualizada, de modo a compreender a realidade social, posicionando e intervindo frente às questões que interferem na vida coletiva da comunidade. Conforme Montovani (2003), a criança deve aprender na escola, e desde muito cedo a ser um pedestre responsável e consciente.

A partir da condição inicial de pedestre, o ser humano vai assumindo outros papéis na circulação, como os de ciclista, passageiro de transportes individuais e coletivos, motorista, motociclista, etc. papéis estes fundamentados nos princípios éticos iniciais, construídos desde a primeira infância na condição de pedestre e que vão se estruturando no decorrer da vida, na medida em que novas experiências, conhecimentos e desafios são enfrentados. (MANTOVANI, 2003, p. 51).

Porém, tais atitudes serão possíveis mediante a formação de cidadãos com uma visão crítica e reflexiva, adquiridas por meio de vivências pautadas na cooperação, solidariedade e responsabilidades, tanto na escola, na família, ou quanto em situações práticas do cotidiano social. Isso permite haver uma construção gradual de conceitos que irão se aprimorando gradativamente, formando cidadãos capazes de realizar escolhas menos individualizadas e mais coletivas, com uma visão mais ampla do que significativa circular e compartilhar espaços sociais de locomoção de massa entre todo o complexo sistema do trânsito.

É preciso ressaltar que a necessidade de circulação é inata ao ser humano, é parte do cotidiano real da população, ponto fundamental para que os interesses da coletividade sejam compatíveis com os interesses de cada um. A harmonia entre estes elementos é primordial. As crianças, desde muito pequenas, estão inseridas nesse processo e assumem papéis dentro desse panorama. São desde pouca idade adaptadas a se locomover em cadeirinhas especiais para cada faixa etária e no banco de trás do automóvel.

A locomoção de crianças em motos também é regulamentada por leis, o transporte de animais também obedece a um grande leque de leis estaduais, municipais e federais. Por isso é que, se a criança é inserida na escola deve passar a ter noções de como funciona o trânsito seguro. Começa a exercer o seu direito à educação e o dever de cidadania com competências e habilidades desenvolvidas participando e assumindo, em cada etapa do processo de ensino, novas responsabilidades e conhecimentos para o trânsito.

A efetivação da educação para o trânsito em instituições escolares, surge com base na função social que elas detêm e, portanto, no seu potencial para formar gerações capazes de uma participação consciente, crítica e responsável na circulação, que se tornou um dos maiores obstáculos na construção da cidadania, afrontando a dignidade das pessoas, impedindo a inclusão social e afetando a qualidade de vida de todos os seus participantes.

Quanto mais cedo se tem contato com a legislação de trânsito e as normas gerais de circulação e conduta, mais fácil é formar hábitos civilizados compatível com o que a nossa sociedade clama. Para conhecer o C.T.B., não é necessário ser condutor habilitado e nem maior de idade. As normas de trânsito

foram feitas para todos, portanto, todas as pessoas devem entrar na luta pela paz no trânsito, embasado nas conquistas de todos, no direito de ir e vir com liberdade e segurança.

Atualmente, as populações das grandes cidades mundiais, em especial no Brasil, têm no trânsito um dos seus maiores problemas. A atenção, o cuidado e o conhecimento de sua realidade e seus riscos precisam fazer parte da conduta de cada cidadão. Haja vista que é nesse espaço de relações sociais também acontecem. Os espaços são disputados por pedestres e motoristas, que se tem revelado uma triste realidade, ocasionada por acidentes, que, muitas vezes, deixam sequelas físicas e psicológicas nos envolvidos, chegando até o extremo da perda de muitas vidas.

O objetivo destas ações educativas é de que, através da função social que exerce a escola, a educação pode contribuir para que práticas inadequadas no trânsito sejam eliminadas ou ao menos reduzidas. As instituições de ensino são um verdadeiro “palco” de relações sociais e nelas os indivíduos interagem e aprendem, tanto no individual quanto no coletivo, através de práticas educativas, adquirem conhecimento, formam comportamentos e aprendem a praticar hábitos que internalizados, positivamente, remetem à reflexão sobre o quanto modo de vida, as ações e atitudes contribuem para a realidade caótica em que se encontra o trânsito brasileiro e qual é o papel de cada um, na construção de um trânsito mais humano, baseado em atitudes de cidadania, ética e responsabilidade, visando à valorização da vida, o “bem” maior de todos os seres humanos.

Um dos maiores desafios da sociedade na atualidade, em relação ao tema aqui abordado, é o de conhecer os preceitos legais do C.T.B. O conhecimento permitiria às pessoas mais informações necessárias para que talvez os hábitos e costumes errados relacionados ao trânsito fossem superados. Assim, praticando hábitos corretos, segundo seus direitos e deveres, o cidadão teria mais condição de fiscalizar o cumprimento das normas legais do C.T.B., e não só deixando que os órgãos do governo façam todo o trabalho, que, muitas vezes, se torna ineficiente, contribuindo para a continuação de um trânsito precário e inseguro.

Práticas educativas envolvendo o trânsito devem consistir em um trabalho contínuo e sistemático, em que o exercício da cidadania seja construído diariamente. E não apenas ações isoladas e assistêmicas de um ou outro setor,

desse modo, quanto maior for a conscientização, mais qualitativa será a participação dos indivíduos no uso dos espaços públicos, atingindo assim, o verdadeiro sentido de cidadania.

Cabe ao professor construir alternativas e estratégias que suprem as dificuldades e interesses dos educandos e da comunidade escolar, frente a realidade de cada escola. Porém, que visem a emancipação do cidadão, aquela que o faça pensar e se preocupar, buscando um sentido para sua existência e para a vida em sociedade e não a que, simplesmente, o torna passivo.

Podemos considerar que se houver força de vontade boas parcerias entre os educadores, acreditando em possibilidades diferentes de atuação, a educação para o trânsito pode ser realmente abordada de forma transversal e interdisciplinar. Quanto aos recursos, livros, tecnologia, é importante pesquisar e buscá-los, pois muitas coisas temos que construir, adaptar e também aproveitar de experiências anteriores. Podemos intervir e modificar o sistema. O educador pode contribuir com essa educação transversal, atual e importante.

De acordo com Freire (1996) afirma que:

(...) tem de ser, em si, um testemunho rigoroso de decência e de pureza. Uma crítica permanente aos desvios fáceis com que somos tentados, às vezes ou quase sempre, a deixar as dificuldades que os caminhos verdadeiros podem nos colocar. Mulheres e homens, seres histórico-sociais, nos tornamos capazes de comparar, de valorizar, de intervir, de colher, de decidir, de romper, por tudo isso nós fizemos seres éticos (FREIRE 1996, p. 33).

A educação para o trânsito e para a valorização da vida é mais que apenas estudar a sinalização vermelha ou verde. É preciso falar sobre mortes, sequelas, custos e tantos outros problemas que o trânsito oferece de risco. Descobrir o que as crianças já sabem é valorizar seu potencial e sua participação em sala em todas as temáticas possíveis. O conhecimento de mundo que cada criança traz consigo tem seus significados, e possibilitar o diálogo como ferramenta e recurso pedagógico.

Ainda assim o Detran, (2007, p.03) ressalta que:

Não é mais aceitável que continuemos restringindo o trabalho com o tema trânsito apenas as regras de circulação e ao ensino da sinalização, quando temos ao nosso alcance uma infinidade de propostas que podem instrumentalizar uma mudança duradoura. A educação para o trânsito apresenta poucos resultados se for realizada somente durante a Semana Nacional de Trânsito ou ainda em decorrência de algum acidente nas proximidades da escola. O trânsito é um tema rico, com inúmeras possibilidades a serem exploradas, e pode contribuir para uma melhor compreensão do nosso cotidiano, nossos hábitos e atitudes, assim como estimular discussões de ordem sócio-política. (DETRAN, 2007. p.03).

Cabe à educação de trânsito, o papel de proporcionar situações de ensino-aprendizagem que sensibilizem, preparem e promovam uma participação responsável à reflexão e construção de cidadania, de tal modo que crianças e adolescentes construam conhecimentos e capacidades que permitam uma atuação mais consciente e responsável na circulação, sejam motoristas ou não, no futuro. Isso dentro do contexto educativo. Segundo a Lei de Diretrizes e Bases da Educação nº 9394/96, LDB, no seu artigo 1º:

A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais. (BRASIL, 1996).

O contexto da atual realidade brasileira, com uma profunda divisão social e uma injusta distribuição de renda, tem dificultado o desenvolvimento de um processo democrático que oportunize a inclusão do homem numa sociedade na qual os valores de respeito, solidariedade, dignidade e honestidade estejam presentes. Tais dificuldades, porém, não podem se tornar elementos impeditivos de ações que oportunizem a formação de um homem consciente, crítico, com valores morais éticos, movido por atitudes, hábitos e habilidades que possam vir a transformar essa realidade.

Com referência à educação para o trânsito na educação escolar ainda faltam estratégias permanentes para a efetivação da Educação para o Trânsito. Portanto, ao trazer para seu interior um tema com enorme relevância social, a escola não apenas estreitará seu vínculo com a comunidade, como também abrirá espaço para a qualificação da vida. Além disso, falar sobre o modo como locomovemo-nos pode estimular o debate a respeito da convivência social, das

condutas sociais frente às diferenças, das formas de inclusão e exclusão construídas diariamente, enfim, pode tornar o ambiente escolar cada vez mais aberto ao trabalho com temáticas que mobilizem a sociedade.

Neste sentido, é relevante investir em projetos e ações educativas que levem as pessoas a buscar melhores condições de vida, mudando o seu comportamento no trânsito, mudança está que significa salvarmos vidas e ajudarmos que tantos outros possam aproveitá-la sem limitações impostas pelo mau comportamento do cidadão.

2.4 A Educação para o Trânsito conforme a atual LDB nº 9394/96

A legislação educativa tem origem no período colonial e segue com avanços e novos pareceres e diretrizes. Vejamos alguns aspectos sobre as leis nacionais e específicas leis para o trânsito. A atual LDB. A lei nº 9394, de 20 de dezembro de 1996 que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, em vigor, a partir de sua publicação no Diário Oficial da União, de 23 de dezembro de 1996, vem sofrendo alterações e ementas sobre vários aspectos que não foram contemplados. A educação voltada para o trânsito tem sido uma exigência social alarmante se considerado os números das estatísticas.

As lacunas nos artigos da Lei de Diretrizes e Bases²⁹, podem ser preenchidas conforme as necessidades e são sujeitas a múltiplas interpretações e alterações no sentido de garantir a qualidade de ensino e a atualização dos ditames que vão reger a educação no país. Um dos exemplos é o artigo que determina a formação do profissional da educação, assim:

Art.62- A formação de docentes para atuar na educação básica superior, em curso de licenciatura de graduação plena, em universidades e instituições superiores de educação, admita, como formação mínima para o exercício do magistério na educação infantil e nas quatro séries do ensino fundamental, a oferecida em nível médio, na modalidade Normal. (BRASIL, 2002).

²⁹Lei da LDB FACIL- leitura critico-compreensiva de artigo a artigo Carneiro Moacir Alves - edição 22.

Sob análise podemos perceber que as alterações e trocas de palavras são comuns no que se refere a atualização das leis. As reformulações propostas servem para garantir a interpretação mais correta e a qualidade no ensino. A exemplo do artigo 62 a palavra usada para a graduação e ou licenciatura plena hoje não são mais usadas para esse fim.

O que se usa como definição é que todo e qualquer professor deve ser graduado em cursos de licenciatura e não existe mais a palavra plena com o sentido de graduado com livre docência. Antes existia a nomenclatura de licenciatura curta. No que se refere a formação de professores para a educação no trânsito ainda tem muito o que discutir, e não apenas quem está com a formação adequada à essa modalidade de ensino e tema.

2.5 Resolução nº168, de 14 de dezembro de 2004 - CONTRAN³⁰

Resolução nº168, de 14 de dezembro de 2004 que vai fixa normas e procedimentos para o processo de aprendizagem e aprovação, no sucesso de habilitação, todo procedimento de avaliação tem seus critérios a serem seguidos, no processo de habilitação, não e diferente, existem uma série de procedimentos e serem efetuados pelo possível condutor habilitado, esses tópicos, tem com objetivo de selecionar os condutores que estão aptos a serem habilitados.

Art. 1º As normas regulamentares para o processo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico, os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro são estabelecidas nesta Resolução. (BRASIL, p.168. 2004.).

Tais normas são necessário nas seguintes situações, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro, mediante as situações passadas anteriormente, sem exceção, em todas as essas situações os candidatos deveram serem submetidos a uma serie de quesitos para que passa ser comprovado, que estão aptos para serem habilitados, não só exames, como também preencher os requisitos para obterem sucesso em seus processo de

³⁰www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_168_04_compilada pg1.pdf. Acesso em: 31 de janeiro de 2019.

avaliação, método esse que tem o objetivo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo.

O Candidato à obtenção da carteira nacional de habilitação deverá ter que preencher os seguintes requisitos. I- Ser penalmente imputável; II- Saber ler e escrever; III- Possuir documento de identidade; Iv- Possuir Cadastro de Pessoa Física - CPF. (BRASIL, CONTRAN, p. 168, 2004).

Somente nessas circunstâncias, pode se dar continuidade nesse trabalho de habilitação do candidato. Passando para fase de execução dos demais procedimentos, sendo assim, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, somente nesta ordem pode-se obter sucesso. Com objetivo de formar aperfeiçoar, instruir, qualificar, e atualizar motoristas.

Neste sentido se torna indispensável essas fases de avaliação, com intuito de obter melhor conduta dos motoristas, cada fase metodológica e pensada exclusivamente na melhoria do trânsito em um todo.

2.6 Resolução nº 265 de 14/12/2007³¹

A proposta da Resolução número 265 de 14/12/2007, e de trabalhar a educação do trânsito nas escolas, sendo que opcional a escola implantação dessa metodologia em seu currículo escolar, como atividade extracurricular, sendo de extrema importância para os alunos, esses procedimentos necessários para a formação de condutores.

Art. 1º Instituir a formação teórico - técnica do processo de habilitação de condutores, como atividade extracurricular em escolas de ensino médio, de acordo com os conteúdos estabelecidos na (Resolução 168/04 CONTRAN). Art. 2º A atividade extracurricular, uma vez desenvolvida em conformidade com esta Resolução, será reconhecida como o curso de formação teórico - técnica, necessário para que o aluno possa submeter-se ao exame escrito de legislação de trânsito para se habilitado, conduzir veículo automotor. (BRASIL, RESOLUÇÃO NÚMERO 265 -07).

³¹ Resolução CONTRAN nº 265 de 2007 - Diário das leis – acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

Fica incumbida a escola interessada, tomar a frente desses procedimentos de implantação da metodologia de ensino, de educação do trânsito, através de um projeto de implantação e preenchimentos dos requisitos necessário para introdução em sua matriz curricular a formação teórica técnica do processo de habilitação de condutores como atividade extracurricular no ensino médio.

Com referência à educação para o trânsito na educação escolar ainda falta estratégias permanentes para a efetivação da educação para o trânsito. Portanto ao trazer para seu interior um tema com enorme relevância social, a escola não apenas estreitará seu veículo com a comunidade, como também abrirá espaço para qualificação de vida. Além disso, fala sobre o modo como locomovemo-nos, pode estimular o debate a respeito da convivência social, das condutas sociais frente às diferenças, das formas de inclusão e exclusão construídas diariamente, enfim, pode tornar o ambiente escolar cada vez mais aberto ao trabalho com temáticas que mobilizem a sociedade.

Nesse sentido, é relevante investir em projetos e ações educativas que levam as pessoas a buscar melhores condições de vida, mudando seu comportamento no trânsito, mudança é essa que significa salvamos vidas e ajudarmos que tantos outros possam aproveitá-la sem limitações impostas pelo mau comportamento do cidadão.

2.7 Resolução nº 572 de 16/12/2015³²

A presente resolução Nº 572 de 16/12/2015 vem tratar da importância da carteira de habilitação - CNH para as motocicletas, CNH é a sigla para Carteira Nacional de Habilitação, também chamada de Carteira de Motorista ou Habilitação. Trata-se do documento que garante que um cidadão passou por aulas e está apto para dirigir um veículo. Além de servir como comprovação do direito de dirigir do cidadão, a CNH também pode ser usada como documento de identificação, substituindo o RG ou CPF.

³² Resolução CONTRAN nº 572 de 16/12/2015 www.legisweb.com.br. Acesso em: 05 de fevereiro de 2019.

A CNH é dividida por categorias e cada uma delas permite ao cidadão conduzir veículos diferentes, no entanto, para conseguir mudar de categoria ele também precisa passar por novas aulas e testes de aptidão. Entenda melhor:

Categoria A: permite que o cidadão pilote motocicletas; Categoria B: permite que o cidadão conduza carros; Categoria C: permite ao cidadão a condução de caminhões; Categoria D: permite que o cidadão faça o transporte de passageiros em ônibus e vans; Categoria E: permite que o cidadão dirija tanto carros e caminhões (categorias B e C), quanto veículos que possuam unidades acopladas, reboques e trailers, por exemplo. (BRASIL, CONTRAN 2004)

O Conselho Nacional de Trânsito CONTRAN padronizou as normas para o processo de formação de motoristas de motocicletas, realização de exames, expedição de documentos de habilitação, cursos de formação especializados e reciclagem, com base em teorias e práticas pedagógicas que sejam capazes de promover um trânsito seguro. Essas alterações devem encarecer o processo para tirar a carteira nacional de habilitação (CNH).

Considerando a crescente incidência de acidentes de trânsito envolvendo veículos de duas rodas, em todo o País;
Considerando a necessidade de melhorar a formação do condutor de veículo automotor, em particular o motociclista;
Considerando a necessidade de reforçar e incluir conteúdo específicos à formação de condutores de ciclomotores; (BRASIL, CONTRAN 2015).

A resolução, construída a partir de estudos acadêmicos e científicos realizados nas últimas décadas que destacam a importância de se estabelecer os processos pedagógicos e metodológicos para a educação do condutor e que contemplem não somente os aspectos das competências e habilidades, mas também os aspectos da sua formação geral, que podem influir decisivamente em suas escolhas e no seu grau de exposição ao risco, e conseqüentemente no envolvimento em ocorrências de trânsito, constituiu um currículo como ferramenta que organiza, sequênciada e integra o conteúdo e saberes a serem construídos em todo o processo de formação dos condutores motociclistas.

Para Scheibe (2002), a universidade brasileira, que já não demonstrava grande interesse pela formação de professores e pelo seu potencial de socialização e integração do conhecimento das várias áreas ao longo de sua história, privilegiando o bacharelado, no espírito de uma sociedade colonizada,

mais uma vez, é colocada em situação de não se responsabilizar pela formação de professores ao determinar que o lócus de sua institucionalização seja preferencialmente os Institutos Superiores de Educação. No Título VI - "Dos profissionais da Educação" - a LDB (Lei 9.394/96) define os fundamentos, delimita os níveis e o lócus da formação docente e apresenta os requisitos para a valorização do magistério.

É importante, neste momento proceder, a análise de alguns artigos. Portanto, analisa-se alguns destes artigos: Art.61- A formação de profissionais da educação, de modo a atender os objetivos dos diferentes níveis e modalidades de ensino e às características

A prioridade da sociedade, em qualquer circunstância é sempre a proteção à vida e o imperativo é vivê-la com qualidade, alegria e responsabilidade. O texto ressalta como temática, "Escola e Educação para o Trânsito", é resultado de uma pesquisa que investigou as estratégias didático-pedagógicas implementadas nas Escolas da Rede Pública Estadual de Erechim-RS que viabilizam a Educação para o Trânsito, mais precisamente nas Escolas localizadas no perímetro urbano.

A necessidade de uma conscientização ampla e urgente sobre a Educação para o Trânsito é visível aos olhos de todos, dada a complexidade dos problemas que surgem no dia-a-dia de todas as cidades. Hoje toda a população está envolvida, sob diferentes aspectos, com os problemas relacionados ao trânsito. A situação "acende uma luz de alerta" em relação questões de cidadania, pois as relações no trânsito envolvem valores e princípios fundamentais para um convívio social saudável: respeito ao próximo, obediência às leis, a solidariedade, prudência. O que se percebe em nossa sociedade é a fragilidade desses valores, revelando uma sociedade em crise, marcada pela agressividade, individualismo e desrespeito.

[...] A Educação para o Trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação A BASE CURRICULAR³³

³³ <https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art76>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

Dada a premência da ação dos conselhos para preencher os vazios deixados pelo texto da LDB aprovado, o CFE não tardou a começar a trabalhar.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), aprovada pelo Congresso Nacional no ano de 1961, apresenta diversas lacunas. [...]. Entre os anos de 1962 – no qual o CFE foi instalado – e 1966, o Conselho assumiu a postura de propor modelos educacionais, mediante a elaboração de doutrinas e jurisprudência ao emitir parecer técnico sobre os temas apresentados à sua análise. [...]. Os conselheiros tinham a consciência de que, mediante seus pareceres, estavam criando legislação, mesmo quando isso significasse alterar o que estava em vigor. (ROTHEN, 2008, p. 455).

Conforme cita “desenho e organização social e política brasileira, ou desenho e uma língua clássica e uma língua estrangeira moderna; ou duas línguas estrangeiras modernas e filosofia, está apenas no 2º ciclo” (TREVIZOLI; VIEIRA; DALLABRIDA, 2013, p. 8). Os conselhos estaduais anunciaram também as disciplinas optativas para serem escolhidas pelos próprios estabelecimentos de ensino de acordo com os interesses e disponibilidades dos mesmos:

No ciclo ginásial eram ministradas as disciplinas de línguas estrangeiras modernas, música (canto orfeônico), artes industriais, técnicas comerciais e técnicas agrícolas, enquanto no colegial eram oferecidas as de línguas estrangeiras modernas, grego, desenho, mineralogia e geologia, estudos sociais, psicologia, lógica, literatura, introdução às artes, direito visual, elementos de economia, noções de contabilidade, biblioteconomia, puericultura, higiene e dietética. (SOUZA, 2008, p. 234).

Com relação à matéria das disciplinas do currículo instituído, prevaleceu a ideia geral de liberdade de ensino expressa pelo princípio de que “é assegurado a todos, na forma da lei, o direito de transmitir seus conhecimentos” (Art. 4º), bem como pelas premissas de flexibilidade curricular (Art. 12) à experimentação. O ensino religioso possuía caráter facultativo e foi dada especial atenção à educação física, que se tornou obrigatória em todos os graus de ensino até a idade de 18 anos, sob a justificativa de que auxiliaria no desenvolvimento dos órgãos internos dos alunos e no cultivo da disciplina corporal por meio das competições esportivas (TREVIZOLI; VIEIRA; DALLABRIDA, 2013, p. 9-10). A educação matemática, por sua vez, estava

orientada por um movimento internacional que independentemente dos conselhos locais predominou amplamente na definição dos conteúdos curriculares assumidos pelo sistema de ensino brasileiro. É certo que, posteriormente, “o empenho de matemáticos, psicólogos e educadores [...] depara-se com resultados inesperados [...] e caem por terra as expectativas otimistas de melhoria da aprendizagem da disciplina” (VALENTE, 2012, p. 168).

2.8 A noção de base curricular comum da LDB 4.024/61 e seus desdobramentos até a aprovação da LDB 9.394/96.

Os pontos críticos que com grande facilidade se revelam na LDB/1961 e que muito a obscurecem não impedem, entretanto, que se encontre uma estrutura elementar sobre a qual o sistema curricular proposto se fundamenta. Destacam-se quatro elementos sobre os quais essa estrutura se alicerça, tais sejam as disciplinas obrigatórias, as disciplinas optativas, o currículo mínimo e a base comum.

As disciplinas obrigatórias e optativas são isoladas dentro da estrutura e o tipo de concepção de currículo por elas engendrado propicia que uma relação linear e paralela se estabelece como um caminho natural para ações para assegurar aos diplomados o exercício dos seus privilégios (Art. 70). Por sua vez, importa destacar que a ideia de base comum aparece como um princípio norteador fundamental dentro da LDB/1961, expresso nos termos do Parágrafo 3º do Artigo 35: “o currículo das duas primeiras séries do 1º ciclo será comum a todos os cursos de ensino médio no que se refere às matérias obrigatórias”.

A ideia da implantação de um ciclo básico comum a diversas áreas está presente nas duas propostas, diferenciando-se apenas a justificativa para a sua instalação. A Comissão Meira Mattos entendia que a implantação desse ciclo permitiria a utilização das vagas ociosas, amenizando-se assim o problema da falta de vagas [...]. O GTRU, por sua vez, afirmou que o ciclo básico teria tripla função: ‘(a) recuperar falhas evidenciadas pelos vestibulares no perfil de cultura dos novos alunos, (b) orientar para escolha das carreiras e (c) proporcionar

estudos básicos para os ciclos superiores' [...] (ROTHEN, 2008, p. 467-8). A Constituição Federal.

No intuito de oferecer uma educação igualitária como direito de todos foi proposto pelo então Ministro da Educação Clemente Mariani o Projeto de Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, que resultou, após longo processo de tramitação, na primeira Lei de Diretrizes e Bases nº 4.024/61, sancionada em 20 de dezembro de 1961. Esta foi modificada por emendas e artigos, sendo reformada pelas leis 5.540/68, 5.692/71 e posteriormente, substituída pela LDB 9.394/96. Em linhas gerais, a responsabilidade pela formação e sistematização do conhecimento, dá-se no âmbito educacional, sendo subordinado às delimitações do poder público, conforme prevê a constituição nacional. Neste sentido, cada redação jurídica referente à LDB atendeu a esta concepção, desse modo se estabeleceu a reestruturação e “renormatização” do sistema educacional ao longo do tempo³⁴.

Para Saviani (1999), “é possível perceber como a lei aprovada configurou, uma solução intermediária, entre os extremos representados pelo projeto original e pelo substitutivo Lacerda”. Conforme referência ao mesmo se refere a uma comparação entre o projeto de 1948, o substitutivo Carlos Lacerda de 1958 e o texto da lei 4.024/61, atendendo a necessidade de se colocar um único ponto de vista ideológico sobre a tema educacional.

³⁴ http://www.uesc.br/eventos/ciclohistoricos/anais/aliana_georgia_carvalho_cerqueira. Acesso em: 05 de fevereiro de 2019.

3 CAMINHO METODOLÓGICO DA PESQUISA

O Projeto Político Pedagógico, (PPP), tem sido objeto de estudo para os professores, pesquisadores e Instituições Educacionais em nível Nacional, Estadual e Municipal, em busca da melhoria da qualidade de ensino. Refletir sobre a construção do Projeto Político Pedagógico, a escola como processo coletivo, necessita pensar na organização de seu trabalho pedagógico com base em seus alunos. Assumindo suas responsabilidades, sem esperar que as esferas administrativas superiores deem as condições necessárias para levar adiante.

O Projeto Político Pedagógico da escola Municipal de Ensino Fundamental Odete de Almeida Lopes, representa o compromisso de sua comunidade escolar, do corpo técnico administrativo, bem como o corpo docente e discente e colaboradores em organizar, discutir, debater e planejar melhor suas ações a partir de referências teóricas e práticas, tendo em vista o redimensionamento do trabalho educativo. Dessa forma, este documento está fundamentado nas leis que regem o País e a educação brasileira como: a

Constituição Federal – (CF) de 1988, LDBEM – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional nº 9394/96, as Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Fundamental de nove anos, o Estatuto da Criança e do Adolescente - (ECA) e Conselho Municipal de Educação de Macapá – (CMEM) e a Resolução nº 29/2003-CMEM.

O Projeto Político Pedagógico neste novo contexto passa a ser um instrumento de planejamento coletivo e democrático, que contribui para o resgate da unidade do trabalho escolar e garante a participação de todos. De posse do conhecimento de todo o trabalho escolar, os diversos profissionais e segmentos envolvidos como Gestores, Técnicos Administrativos, de apoio, Docentes, Discente, Pais e comunidade local cumprem seus papéis, sem torná-los estanques e, portanto, de alguma forma educadores.

Para a elaboração do projeto foram organizados estudos, encontros, seminários e reuniões pedagógicas, no sentido de articular e socializar ideias que fundamente melhor a proposta de trabalho educativo, melhor viabilize as transformações necessárias na escola. Foi realizado ainda um diagnóstico da

situação escolar, tendo como propósito o entendimento, a análise acerca do processo de aprendizagem existente na escola.

A partir daí foram definidos, conjuntamente, os objetivos e ações pedagógicas, considerando a relação escola/comunidade, visando a garantia da qualidade do ensino que possa nortear e direcionar o trabalho da escola na comunidade, tendo em vista a educação como ideia para a formação de cidadãos conscientes e sua inserção crítica e participativa na sociedade. Criada em 23 de julho de 1998/Decreto n°. 744/98 - PMM, inaugurada em setembro de 1998. Tendo sido reconhecida pela resolução n°.17/03 CMEM. INEP: 16008294 - IDEB: 4,7 (2015).

3.1 Histórico da Escola

A Escola Municipal de Ensino Fundamental Professora Odete de Almeida Lopes é uma Escola Pública de referência em qualidade de educação, a qual busca atender cada vez melhor a comunidade, nos respectivos níveis e modalidades de Ensino: Educação Infantil 1º e 2º Períodos, Ensino Fundamental: 1º, 2º, 3º, 4º e 5º anos, Educação de Jovens e Adultos:1ª, 2ª, 3ª fases 3ª, 4ª Etapas, Educação Especial e Programas: Mais Educação.

Criada em 23 de julho de 1998/Decreto n°.744/98-PMM, e inaugurada em setembro de 1998 reconhecida pela resolução n°.17/03-CMEM na Gestão do Prefeito Aníbal Barcellos. O nome emprestado à escola foi simbolizado uma justa homenagem à professora Odete Almeida Lopes, Funcionária Pública do Município de Macapá, lotada na Secretaria Municipal de Educação (SEMA) como Professora. Odete Almeida Lopes nasceu no Município de Macapá, no dia de 16 de Abru de 1955, filha de Raimundo de Souza Lopes e Alzira Almeida Lopes. Ela fez seus primeiros estudos em escolas públicas de Macapá, formou-se no Instituto de Educação do Território do Amapá (IETA) em 1986, onde recebeu o Título de Professora de 1º grau de 1ª a 4ª séries. Realizou também o Curso de Administradora na Escola Gabriel de Almeida Café (CCA), e outros que contribuíram para o aperfeiçoamento de sua missão como Educadora, dedicou-se a causas de várias gerações, sempre se portando com honestidade, e dignidade ao trabalho.

Por uma fatalidade, ela faleceu no dia 15 de fevereiro de 1996 aos 40 anos de idade, vítima de um acidente vascular cerebral, deixando na memória de muitos o exemplo de profissionalismo, esforço e dedicação.

Neste primeiro momento compondo a Gestão Administrativa da Escola estavam a Senhora Nilde Loureiro como Gestora Escolar, a Senhora Marli Marinho como Secretária Escolar e a Senhora Zuleide Amorim como Coordenadora Pedagógica. Neste período a Escola funcionava com 8 salas de aula, 1 cozinha, banheiros, masculinos e femininos, 1 Secretária 1 Coordenação Pedagógica e 1 Depósito de Merenda. Atendendo as Modalidades de Educação Infantil e Ensino Fundamental no 1º segmento, com o efetivo de 16 Professores atuando em salas de aula, divididos nos dois turnos manhã e tarde. Em 2001 a Escola passou a oferecer a comunidade Educação de Jovens e Adultos – EJA, com as Modalidades de 1ª e 2ª Etapas.

Atualmente o quadro Docente é formado por 32 Professores. A carga horária – (CH) de 40 horas semanais está dividida em atividades em sala de aula e diversificada como Planejamento, Recuperação paralela e Projetos.

A Escola atende uma clientela de 743 (setecentos e quarenta e três) alunos regularmente matriculados, distribuídos em 25 turmas, em três turnos. Manhã, Tarde, Noite. A maioria dos alunos é oriundo da classe econômica baixa, com a idade de entre 4 e 5 anos, na Educação Infantil de 6 e 12 anos idade, alunos de Ensino Fundamental, entre 15 a 60 anos de idade – para alunos na Modalidade da EJA.

As atividades escolares estão compreendidas em aulas teóricas e práticas. A avaliação é conduzida no processo. A Escola trabalha com projetos e programas federais e locais que levam os alunos a participarem efetivamente do processo de ensino e de aprendizado, ampliando seus conhecimentos e compartilhando novas ideias, de forma autônoma e criativa, nos quais os mesmos se sintam motivados a pensar a sua importância na escola, na sociedade e no mundo. A partir de 2014, a escola ampliou, adotou o prédio da Escola Tia Isabel, como anexo, onde funciona 10 turmas de Educação Infantil, nos turnos da Manhã e Tarde, Localizado na Av. Pedro Wilson Pena Fort de Lima, Bairro São Lázaro.

No aspecto administrativo a escola dispõe de 20 funcionários efetivos distribuídos em diversos segmentos e/ou atividades para melhor dinamizar suas

respectivas funções e 10 do contrato administrativo. A Escola conta com o caixa escolar – Programa do Governo Federal baseado no projeto de descentralização administrativa. No início do 2017 a escola passou a atuar com as modalidades de Ensino Fundamental e Educação de Jovens e Adultos.

3.2 Perfil da Comunidade

A clientela atendida na sua grande maioria é oriunda de famílias de baixo poder aquisitivo, não podendo, portanto, dispor de recursos materiais que possibilitem a maioria de sua educação. A partir dos dados coletados através de questionários constate-se que a maioria das famílias tem a mãe como elemento principal na educação dos filhos e no sustento da casa. /o grau de escolaridade é Ensino Médio. A fonte de renda é o trabalho informal, garantido um salário mínimo como renda, em média, em alguns casos, Bolsa-família garante um rendimento maior e em outros acaba sendo a única fonte de renda.

A aprendizagem é organizada é organizada por meio de atividade sequenciais e interdisciplinares, levando-se em consideração o ritmo e maturidade de cada aluno. O currículo é contextualizado com base na realidade local e nacional, considera a pesquisa e participação da construção coletiva do conhecimento a partir da execução de projetos e planos. Para dinamizar o processo ensino-aprendizagem a escola dispõe de ambientes de aprendizagem como: nove salas de aula, uma de leitura, um laboratório de informática, coordenado por professores atuando com projetos colaborativos.

O compromisso da escola é com a formação cidadã do educando. Para isso os professores têm contribuído significativamente, estimulando a mudança comportamental e intelectual dos mesmos, dedicando-se á pratica do planejamento, recuperação paralela, pesquisas contextualizadas, oportunizando uma leitura e releitura da realidade social através de estudos, diálogos e respeito a diversidade. Trabalhando valores éticos e morais baseados nos Temas Transversais e Diretrizes Curriculares Nacionais que fortalecem a autoestima, mostrando a importância da educação para a formação de vida e na formação acadêmica.

3.3 Plano de ação para Educação no Trânsito da Escola Odete de Almeida Lopes

O Ministério da Justiça (MJ), juntamente com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), e a Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal no Amapá (SRPRF), ao lado da Coordenação Geral de Operações Grupo de atividades relacionadas à Educação para o Trânsito elaboraram o projeto de atitudes e ações para salvar vidas. Vejamos alguns tópicos do Plano de Ação da Escola Municipal de Ensino Fundamental Professora Odete de Almeida Lopes 2017.

3.4 Plano de Ação - FETRAN 1º e 2º ano

A FETRAN AMAPÁ 2017, é um projeto na Escola Municipal de Ensino Fundamental Professora Odete de Almeida Lopes, tendo como Gestora da Escola a Senhora Katia Machado Santos Marinho, Coordenação Pedagógica, as Senhoras: Claudia Aquino, Elma Cristo, Joyce Ferreira, Maria Bernadeth. O público alvo é a nossa comunidade escolar, com ajuda da Equipe Gestora do FETRAN - Roberto Barros, Kátia Machado, Elma Cristo.

Com exibição de vídeos educativos sobre o trânsito, teatro de fantoches sobre a temática, oficina de confecção de meios de transportes a partir de sucatas, pinturas de desenhos, relatos de experiências sobre situações no trânsito, recorte e colagem, confecção de semáforos a partir de material concreto caixa de sapatos, papelão, também com blitz educativa para a prevenção de acidentes no trânsito, confecções de coletes e viseira para o dia da blitz, atividade xerografadas, atividades de pesquisa em livros e internet.

Podemos reconhecer e identificar as formas, cores e os significados das placas mais utilizadas no trânsito, do semáforo, da faixa de pedestres e demais componentes das vias públicas, conhecer locais de risco para brincadeiras, demonstrar atitudes solidária frente a situações ocorridas no trânsito, no que tange habilidades importantes a segurança do pedestre e do próprio passageiro, para os alunos do 1º e 2º anos. Com aulas expositivas, aulas práticas para desenho livre e dirigido, pintura, recorte e colagem, ação educativa de sensibilização na Educação para o Trânsito, blitz.

Na sala do LIED para utilização de suporte nas atividades de exibição de filmes e vídeos, com oficinas de manipulação de material concreto e manipulativo dentro do ambiente escolar sala de aula, nas ruas próximas a escola na comunidade do bairro São Lazaro. As atividades da Escola serão realizadas entre os dias 04 de agosto a 01 de dezembro de 2017.

As atividades xerografadas e pesquisa acontecerão durante todo o processo de execução do projeto de acordo com o planejamento do professor, com blitz educativa para a prevenção de acidentes no trânsito. 25 de setembro segunda feira (18 a 25 de setembro - Semana Nacional de Trânsito). Feira cultural da EMEF. Odete Lopes: 10 de novembro 2017 – a partir das 16:00 horas.

3.5 Plano de Ação – FETRAN Educação Infantil e 3ª ao 5º ano.

Concurso de produção artística com o melhor desenho e textual melhor história sobre a temática trânsito, Confecção e ilustração de gibis que trabalhem o trânsito na comunidade, Confecções de maquetes que demonstre como funciona o trânsito na comunidade onde moro, Confecção de teatro de fantoches para representação de situações no trânsito da vida cotidiana, Oficina de confecções de placas de trânsito para sinalizar a ambiente escola.

Criar código próprio a partir de cores para estimular regras de boa convivência, Confecção de semáforos a partir de material concreto caixa de sapatos, papelão, Blitz educativa para a prevenção de acidentes no trânsito, Confecção de coletes e viseira para o da Blitz, Atividade xerografadas, Atividade de pesquisa em livros e internet, Feira Cultural para a exibição das atividades realizadas pelos alunos, escola e comunidade.

A finalidade de contribuir para a conscientização da população brasileira sobre a importância do trânsito seguro conhecer o espaço onde vivem, tendo a oportunidade de vivenciá-la e de observá-lo, analisando e refletindo sobre suas características físicas e sociais que possam assumir posições frente a situações ocorridas no trânsito, emitindo opiniões fundamentadas na legislação e segundo seu próprio juízo de valores. Que possam adotar, no dia-a-dia, atitudes de respeito as normas de trânsito, buscando sua plena integração com o espaço público, compreender o trânsito como um espaço importante de convivência

social para estabelecer relações de respeito mútuo e de cooperação, compreender o trânsito como a necessidade e o direito que todos têm de locomover; para os alunos da Educação Infantil e 3º ao 5º.

Com aulas expositivas, Concursos, Oficina de confecção de material concreto como; Fantoches, carrinhos, placas de trânsito, coletes, Aulas práticas para desenho livre e dirigido, pintura e recorte e colagem, Ação educativa de sensibilização na educação para o trânsito (Blitz)

Naturalmente a Utilização do LIED para suporte nas atividades de exibição de filmes e vídeos, Oficinas de manipulação de material concreto e manipulativo dentro do ambiente escolar sala de aula. Principalmente nas ruas próximas a escola na comunidade do São Lázaro. As atividades da escola serão realizadas entre os dias 04 de agosto a 01 de dezembro de 2017.

As atividades xerografadas e pesquisas acontecerão simultaneamente no decorrer do projeto de acordo com o planejamento do professor, Blitz educativa para a prevenção de acidentes no trânsito dia 25 de setembro Segunda feira (18 a 25 de setembro – semana Nacional de trânsito). Feira cultural da EMEF. Odete Lopes 10 de novembro de 2017 – a partir das 16 horas.

3.6 Plano de Ação – FETRAN – EJA

Com o objetivo de sinalização do ambiente interno da escola para melhor orientação dos visitantes, montagem de documentários que retrate a violência, no trânsito e que possa subsidiar novos caminhos a educação para o trânsito, concurso de poesias sobre a temática trânsito, confeccionar tabuleiros de jogos que envolva o trânsito, oficina de confecção de carros de grande porte para simular a realidade do trânsito, montagem da cidade cenográfica do FETRAN, blitz educativa para a prevenção de acidentes no trânsito, confecção de coletes e viseiras para o dia.

Para desenvolver atividades diversificadas, construindo dessa maneira para melhorar a convivência e a valorização dos direitos humanos dentro e fora da escola tendo instrumento à educação para o trânsito. Contribuir com o processo de ensino aprendizagem através de ações que estimulem a leitura, a expressão oral e escrita em consonância com a realidade social resgatando,

dessa maneira, da autoestima dos alunos e a socialização em sala de aula, com os alunos do EJA.

Como aula expositivas, concursos, oficina de confecção de material concreto como; Fantoches, Carrinhos, placas de trânsito, coletes, aulas práticas para desenho livre e dirigido, pintura e recorte e colagem ação educativa de sensibilização na educação para o trânsito (blitz).

Onde vamos utilizar o lied para suporte nas atividades de exibição de filmes e vídeos. Oficinas de manipulativo dentro do ambiente escolar (sala de aula). E também nas ruas próximas a escola que a comunidade são lazaro.

As atividades da escola serão realizadas entre os dias 04 de agosto a 01 de dezembro de 2017. As atividades xerografadas e pesquisas acontecerão simultaneamente no decorrer do projeto de acordo com o planejamento do professor.

Ato público blitz educativa para prevenção de acidentes no trânsito 25 de setembro segunda feira 18 a 25 de setembro – Semana Nacional de Trânsito. Feira Cultural da EMEF. Odete Lopes: 10 de novembro 2017 – a partir das 16:00 horas. Feira Cultural da EMEF.

Educar é principalmente um ato de amor. O professor tem que envolver questões importante do dia a dia dos alunos, tem que ir além do conhecimento teórico, e preciso que ele compreenda desde cedo as regras do trânsito. O FETRAN, é um projeto nacional para a educação e conscientização do cidadão.

Questões relacionadas ao trânsito, propõe a formação desse cidadão com a melhor preparação de criança e adolescentes com o objetivo de transformando atitudes para salvar vidas, o FETRAN é um dos maiores projetos de Educação para o trânsito do país e tem como principal objetivo inserir a educação para o trânsito de forma concisa e periódica na rotina escolar. A tarefa, portanto, é educar para um trânsito mais civilizado e mais seguro. (MARTINS 2007, p.106).

Tornar o trânsito mais humano requer motivação na perspectiva educativa que refletira na motivação da escola, da família e de todo o espaço do trânsito, estendendo a interdisciplinaridade trabalhando várias disciplinas em um só projeto e muito além da alfabetização e do ensino fundamental ou seja na dimensão do ser humano de forma totalitária, atingindo o no que ele tem de mais importante cidadania, ética e respeito, são elementos organizadores de uma instituição social.

Através desse plano de ação na EMEF. Odete de Almeida Lopes temos como a necessidade de educar para o trânsito e para a vida, de modo a construir gerações de futuros condutores de veículos e pedestres mais conscientes de sua cidadania e do valor do ser humano, uma vez que as escolas, até o momento, não incluem em seu conteúdo de estudos o tema Educação para o trânsito de modo contínuo e sistemático. Segundo a Lei nº 9394/96, LDB, no seu artigo 1º.

A Educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida família na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações e cultural.

Com isso podemos observar quer todo professor tem quer trabalhar a educação no trânsito e nosso plano e muito importante para a cidadania do aluno, para a vida dele quer a maioria vai sozinhos para casa então e um projeto muito bom para trabalhar na escola.

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

A partir disso, o que pode ser desenvolvido são atividades educativas de trânsito através de situações reais, significativas e contextualizadas, que ativam a capacidade do aluno, dando ao professor a oportunidade de perceber o quanto ele já sabe e o quanto aprendeu sobre A LDB – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – Lei n.9.394, de 20/12/1996, rege a educação brasileira apontando as diretrizes a serem seguidas na educação em todo país.

3.7 O Projeto FETRAN

O Projeto FETRAN - TRANSFORMANDO ATITUDES PARA SALVAR VIDAS, executado em parceria com a Escola Municipal de Ensino Fundamental Professora Odete de Almeida Lopes, tem como Gestora a Professora Kátia Machado Santos Marinho, Coordenação Pedagógica, as Professoras, Claudia

Aquino, Elma Cristo, Joyce Ferreira, Maria Bernadeth. O Projeto da FETRAN tem como Equipe Gestora, Roberto Barros, Kátia Machado, Elma Cristo.

O Plano tem como objetivo, educar os alunos, não apenas para o trânsito, mas para toda a vida, através de informações, sobre os direitos e deveres que os mesmos têm como pedestres, passageiros e futuros condutores, ou quer sejam motoristas, ciclistas, moto- taxista. Tem como eixo norteador uma conscientização, através da exibição de vídeos educativos sobre o trânsito, teatro de fantoches sobre a temática, oficina de confecção de meios de transporte a partir de sucatas, pintura de desenhos, atividades xerográficas, de pesquisa em livros e na internet, relatos de experiências sobre situações no trânsito, confecção de semáforos a partir de material concreto (caixas de sapato e papelão), com isso contribuir e identificar as formas e cores, bem como os significados das placas mais utilizadas no trânsito, faixas de pedestres e demais componentes das vias públicas.

Conhecer locais de risco para brincadeiras, demonstrar atitude solidária frente a situações ocorridas no trânsito, no que tange habilidades importantes à segurança de pedestres e do próprio passageiro. Está direcionado aos alunos do 1º e 2º anos, através de aulas expositivas, aulas práticas para desenho livre e dirigido, pintura, recortes e colagem. Ações educativas de sensibilização na educação para o trânsito (blitz), nas ruas próximas a escola, (bairro São Lázaro). Utilizar o LED para suporte nas atividades de exibição de filmes e vídeos.

3.8 Sujeitos da Pesquisa

Como sujeitos da pesquisa delineou-se primeiramente os professores que estivessem atuantes em sala de aulas em todas as turmas da escola. Com a preocupação de atingir o maior número possível de profissionais envolvidos. No entanto a participação dos professores foi extremamente baixa. Dos questionários entregues ao todo foram 34, dos trinta e quatro apenas 20 devolveram os questionários e respondidos apenas 9 professores.

3.9 Instrumento de coleta de dados da pesquisa

No processo de coleta de dados, utilizou-se os seguintes instrumentos: questionário semiestruturado³⁵, com perguntas e três opções para a resposta. Para isso, a pesquisa dividiu-se em três partes fundamentais, na primeira, coletou-se dados que nos permitiram conhecer melhor os sujeitos da pesquisa e a segunda parte foi a análise dos dados e por último foi realizada a tabulação dos dados com a explanação em gráficos para melhor socialização dos resultados.

3.10 Aspectos Éticos e Legais

No sentido de atender as diretrizes da Resolução Nº 466, de 12 de dezembro de 2012 do Conselho Nacional de Saúde (BRASIL,2012), no que diz respeito a pesquisa nas quais sejam envolvidos seres humanos, todos os participantes da pesquisa receberam orientações prévias acerca da importância, assim como, dos objetivos que se propunha com a mesma.

Além disso, todos os envolvidos (pais e alunos) foram convidados a assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE, no qual foram informados que não tinham qualquer obrigação em participar da pesquisa, assim como, de responder ao questionário, o que também se encontravam livres para desistir da participação em qualquer momento que julgassem necessário, sem que a desistência ocasionasse qualquer prejuízo a eles. Solicitou-se ainda a autorização, por parte da secretaria municipal de educação de Afuá, para que a pesquisa pudesse ser realizada.

³⁵ Apêndice “B” e “C”.

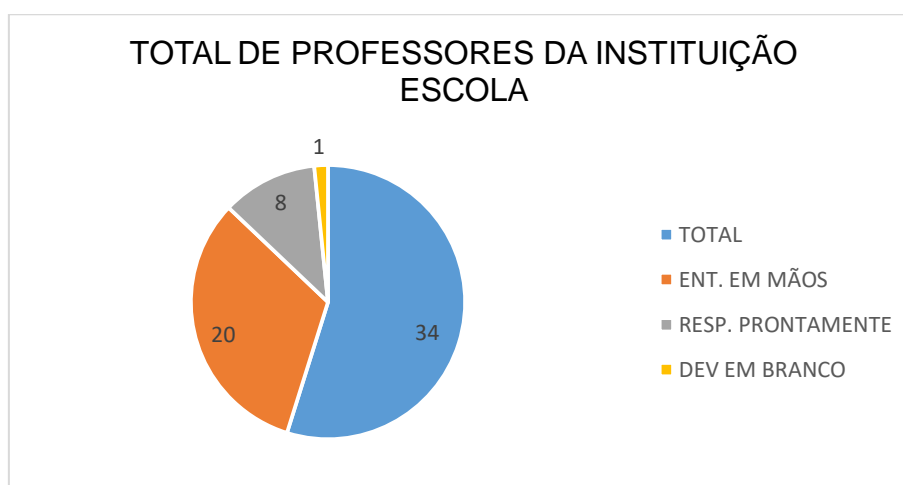
4.11 Cenário da Intervenção: O Público participante da pesquisa

Os trabalhos foram desenvolvidos com a escola pública da rede municipal, todos participaram. Os participantes da pesquisa são em sua maioria professores de longo tempo de sala de aula. A organização em etapas foi fundamental para se alcançar os objetivos propostos.

3.12 Análise dos dados e Roteiro de Observação

A Escola Municipal de Ensino Fundamental Professora Odete de Almeida Lopes, funciona na rua, Raimundo Reinaldo Guedes Figueira, nº 151 – Bairro: São Lázaro. E-mail: odetelopes@hotmail.com.br. Possui Biblioteca, Sala de Leitura, Sala de TV Escola, Sala de LIED completa, além de todos os outros espaços como área livre de conveniência, refeitório, Secretaria Escolar e outros espaços administrativos. Possui Sala de AEE – Atendimento Educacional Especializado. O quadro é de 34 profissionais atuantes e mais 4 profissionais da gestão escolar.

3.12.1 - Gráfico 01: Total de professores da instituição 34.



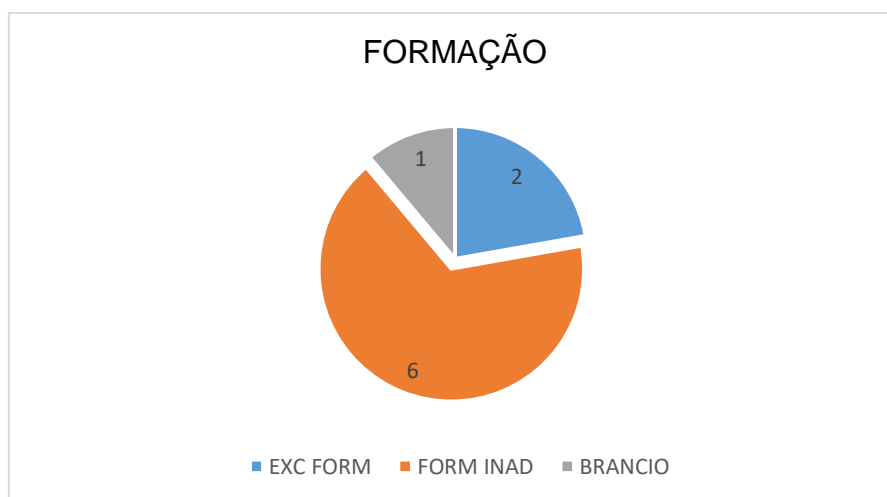
Fonte: Própria Pesquisa, 2019.

A Instituição tem em seu quadro 34 professores. A escolha dos entrevistados foi de forma aleatória, independentemente do tempo de experiência, professores de disciplinas diversas. Aos demais professores, que

concordaram em participar da pesquisa, foi solicitado que respondessem ao questionário. Foram entregues em mãos 20 questionários, o que corresponde a 58% do total de participantes da Instituição. Os mesmos tiveram o tempo suficiente para devolver o referido questionário devidamente respondido conforme suas opiniões e experiências, mas por motivo não informado só responderam, 8 professores, 1 entregou em branco. Responderam prontamente ao questionário 8 professores, do total dos entrevistados, o que nos dá um indicativo de 40%. Devolveu em Branco 1, conferindo 5%. A maioria dos professores não responderam ao questionário no total de 55 % do extrato. O que nos chama a atenção para esse último dado, é que há um forte indicativo de total desinteresse pelo assunto, ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito.

As atividades desenvolvidas em sala de aula têm como objetivo ampliar o conhecimento, bem como desenvolver ações didáticas relacionadas ao ensino aprendizagem e a formação cidadã, é uma interação professor/aluno, quando esse paradigma é quebrado, a construção dos novos conceitos como noções de tempo e espaço torna-se inoperante, ocasionando prejuízo de ambos os lados.

3.12.2 - Gráfico 02 – Formação para Educação no Trânsito



Fonte: Própria Pesquisa, 2019.

A instituição tem em seu quadro 34 professores. A escolha dos entrevistados foi de forma aleatória, independentemente do tempo de experiência, professores de disciplinas diversas. Aos demais professores, que concordaram em participar da pesquisa, foi solicitado que respondessem ao

questionário. Foram entregues em mãos 20 questionários, o que corresponde a 58% do total de participantes da Instituição. Os mesmos tiveram o tempo suficiente para devolver o referido questionário devidamente respondido conforme suas opiniões e experiências, mas por motivo não informado só responderam, 8 professores, 1 entregou em branco. Responderam prontamente ao questionário 8 professores, do total dos entrevistados, o que nos dá um indicativo de 40%. Devolveu em Branco 1, conferindo 5%. A maioria dos professores não responderam ao questionário no total de 55 % do extrato. O que nos chama a atenção para esse último dado, é que há um forte indicativo de total desinteresse pelo assunto, ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito.

Do total de 20 questionários entregue em mãos, 9 participaram da pesquisa, 45% do universo. Observou-se que do total dos professores observados, 6 responderam, 67%, terem boa formação para Educação no Trânsito. Informarão 2, terem excelente formação, 22%. A situação atual do trânsito é um problema de educação, tanto do motorista quanto do pedestre. É necessário disseminar as regras de trânsito nas escolas, uma vez que os alunos todos são pedestres e em sua maioria, irão conduzir automóveis no futuro. Na infância, torna-se mais fácil a aceitação de ensinamentos e condutas. (BRUNS, et. al. 2006, p.7). Deixou de responder ao questionamento, 1 professor, 11%.

É possível, com isso constatar, que a escola, é o local mais apropriado, para que se possa criar estratégias e ferramentas no empenho dos professores, na conscientização dos alunos sobre o tema Educação para o Trânsito, desde a educação infantil, passando pela educação básica, até os outros níveis, sobre os direitos e deveres no trânsito.

Segundo Saviani (1987), a escola se apresenta como o local que deve servir aos interesses populares garantindo a todos um bom ensino e saberes básicos que se reflitam na vida dos alunos preparando-os para a vida adulta. O Artigo 74 do CTB, estabelece que a Educação para o Trânsito é direito de todos e dever dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito dos estados e municípios³⁶.

³⁶<https://www.ctbdigital.com.br › comentário › comentario74>. Acesso em: 20 de setembro de 2019.

312.3 - Gráfico 03 - Programa de Educação para o Trânsito/Detran



Fonte: Própria Pesquisa, 2019.

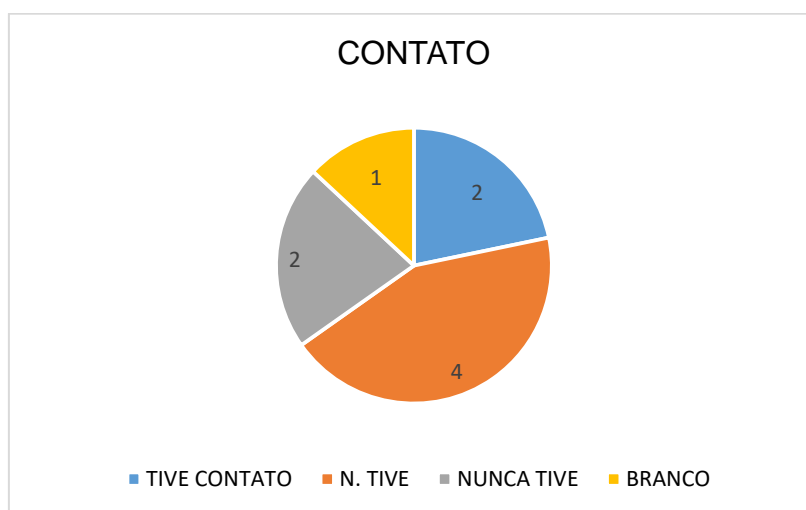
A instituição tem em seu quadro 34 professores. A escolha dos entrevistados foi de forma aleatória, independentemente do tempo de experiência, professores de disciplinas diversas. Aos demais professores, que concordaram em participar da pesquisa, foi solicitado que respondessem ao questionário. Foram entregues em mãos 20 questionários, o que corresponde a 58% do total de participantes da Instituição.

Os mesmos tiveram o tempo suficiente para devolver o referido questionário devidamente respondido conforme suas opiniões e experiências, mas por motivo não informado só responderam, 8 professores, 1 entregou em branco. Responderam prontamente ao questionário 8 professores, do total dos entrevistados, o que nos dá um indicativo de 40%. Devolveu em Branco 1, conferindo 5%. A maioria dos professores não responderam ao questionário no total de 55 % do extrato.

O que nos chama a atenção para esse último dado, é que há um forte indicativo de total desinteresse pelo assunto, ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito. Do total de 20 questionários entregue em mãos, 9 participaram da pesquisa, 45% do universo. Observou-se que do total dos professores, entrevistados, informaram não terem conhecimento, e nem participarem do Programa de Educação para o Trânsito 89%. Um índice muito alto diante de um tema, tão importante dentro do contexto escolar, considerando-se como é importante um trabalho de caráter preventivo

e conscientizador, o CTB também diz em seu artigo 76, que a Educação para o Trânsito será promovida desde a pré-escola até o nível superior, e para que isso possa ocorrer será estabelecido convênios entre o Ministério da Educação e do Desporto, Conselho Nacional de Trânsito e o Conselho de Reitores de Universidades Brasileiras³⁷. Entregou 1 branco, 11%.

3.12.4 - Gráfico 04: Programa de Educação para o Trânsito/Detran



Fonte: Própria Pesquisa, 2019.

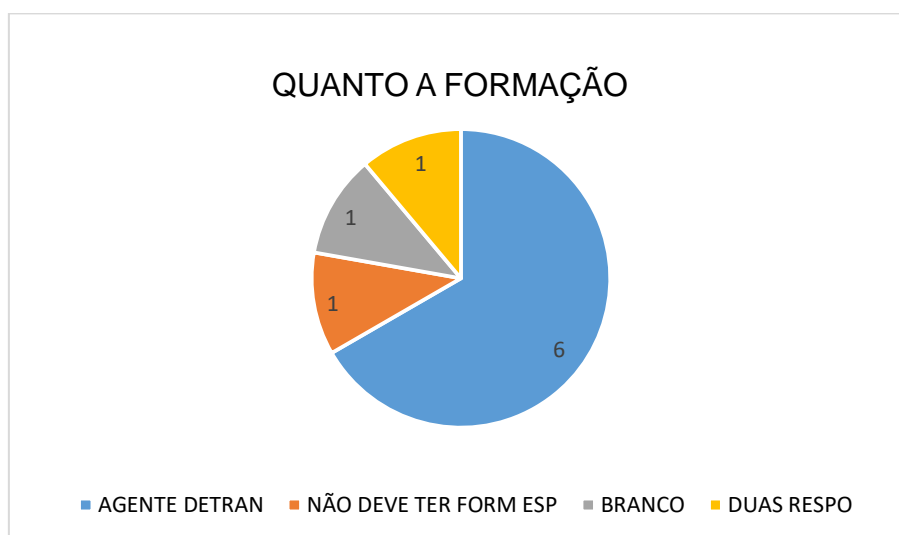
A Instituição tem em seu quadro 34 professores. A escolha dos entrevistados foi de forma aleatória, independentemente do tempo de experiência, professores de disciplinas diversas. Aos demais professores, que concordaram em participar da pesquisa, foi solicitado que respondessem ao questionário. Foram entregues em mãos 20 questionários, o que corresponde a 58% do total de participantes da Instituição. Os mesmos tiveram o tempo suficiente para devolver o referido questionário devidamente respondido conforme suas opiniões e experiências, mas por motivo não informado só responderam, 8 professores, 1 entregou em branco. Responderam prontamente ao questionário 8 professores, do total dos entrevistados, o que nos dá um indicativo de 40%. Devolveu em Branco 1, conferindo 5%. A maioria dos professores não responderam ao questionário no total de 55 % do extrato. O que

³⁷ BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Brasília: MEC, 1997. Acesso em: 24 de setembro de 2019.

nos chama a atenção para esse último dado, é que há um forte indicativo de total desinteresse pelo assunto, ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito.

Na questão 3 (Você teve contato com o programa Educação para o Trânsito), responderam, 2 professores, 22%, tiveram contato com Educação para o Trânsito, em algum momento de sua vida profissional. Outros 2, responderam, 22%, não tiveram contato, Branco 11%. Disseram 45%, que, nunca tiveram contato em sua vida profissional com o Programa Educação para o Trânsito. Se analisarmos juntamente dois dados, (não tiveram contato e nunca tiveram contato em sua vida profissional com o Programa Educação para o Trânsito), nos dá um total de 67%. Esse alto índice nos indica claramente que não há na escola uma Programa do grupo gestor, voltado para Educação para o trânsito.

3.12.5 - Gráfico 05: Recebeu formação adequada como Educador para o Trânsito/Detran



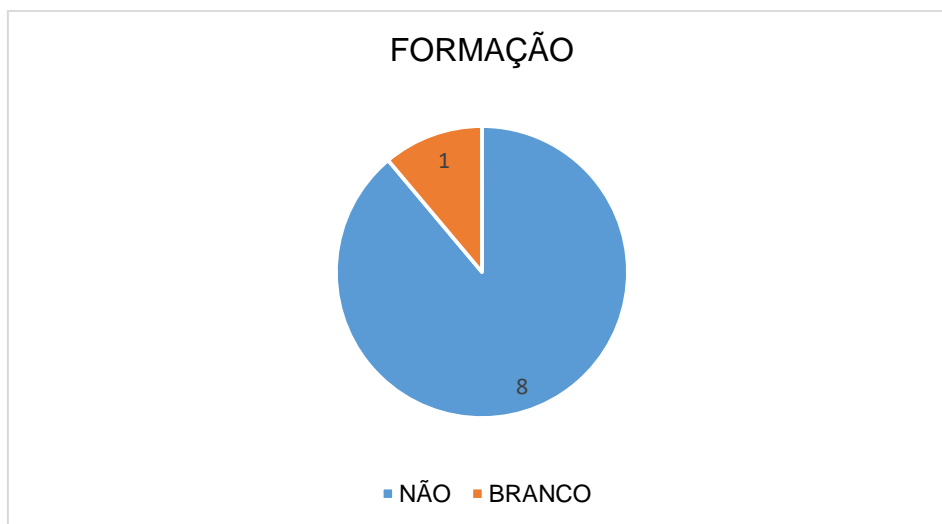
Fonte: Própria Pesquisa, 2019.

A Instituição tem em seu quadro 34 professores. A escolha dos entrevistados foi de forma aleatória, independentemente do tempo de experiência, professores de disciplinas diversas. Aos demais professores, que concordaram em participar da pesquisa, foi solicitado que respondessem ao questionário. Foram entregues em mãos 20 questionários, o que corresponde a 58% do total de participantes da Instituição. Os mesmos tiveram o tempo suficiente para devolver o referido questionário devidamente respondido

conforme suas opiniões e experiências, mas por motivo não informado só responderam, 8 professores, 1 entregou em branco. Responderam prontamente ao questionário 8 professores, do total dos entrevistados, o que nos dá um indicativo de 40%. Devolveu em Branco 1, conferindo 5%. A maioria dos professores não responderam ao questionário no total de 55 % do extrato. O que nos chama a atenção para esse último dado, é que há um forte indicativo de total desinteresse pelo assunto, ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito.

De acordo com os dados recolhidos das respostas dos professores, informaram 11%, que o professor não deve ter formação específica para atuar como Educador para o Trânsito. Deixou de responder 11%. Em resposta diferente contradisseram 11%, ou seja, uma resposta com duas alternativas do questionário, o professor não deve ter formação específica, e que o Educador para o trânsito deve ser um professor. Corroboraram, 67%, que o Educador para o trânsito deve ser um Agente do DETRAN. Nos dando um indicativo de que os professores não têm interesse em trabalhar o tema em sala de aula.

3.12.6 - Gráfico 06: Profissional com formação para o Trânsito na Escola



Fonte: Própria Pesquisa, 2019.

A Instituição tem em seu quadro 34 professores. A escolha dos entrevistados foi de forma aleatória, independentemente do tempo de

experiência, professores de disciplinas diversas. Aos demais professores, que concordaram em participar da pesquisa, foi solicitado que respondessem ao questionário. Foram entregues em mãos 20 questionários, o que corresponde a 58% do total de participantes da Instituição. Os mesmos tiveram o tempo suficiente para devolver o referido questionário devidamente respondido conforme suas opiniões e experiências, mas por motivo não informado só responderam, 8 professores, 1 entregou em branco. Responderam prontamente ao questionário 8 professores, do total dos entrevistados, o que nos dá um indicativo de 40%. Devolveu em Branco 1, conferindo 5%. A maioria dos professores não responderam ao questionário no total de 55 % do extrato. O que nos chama a atenção para esse último dado, é que há um forte indicativo de total desinteresse pelo assunto, ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito.

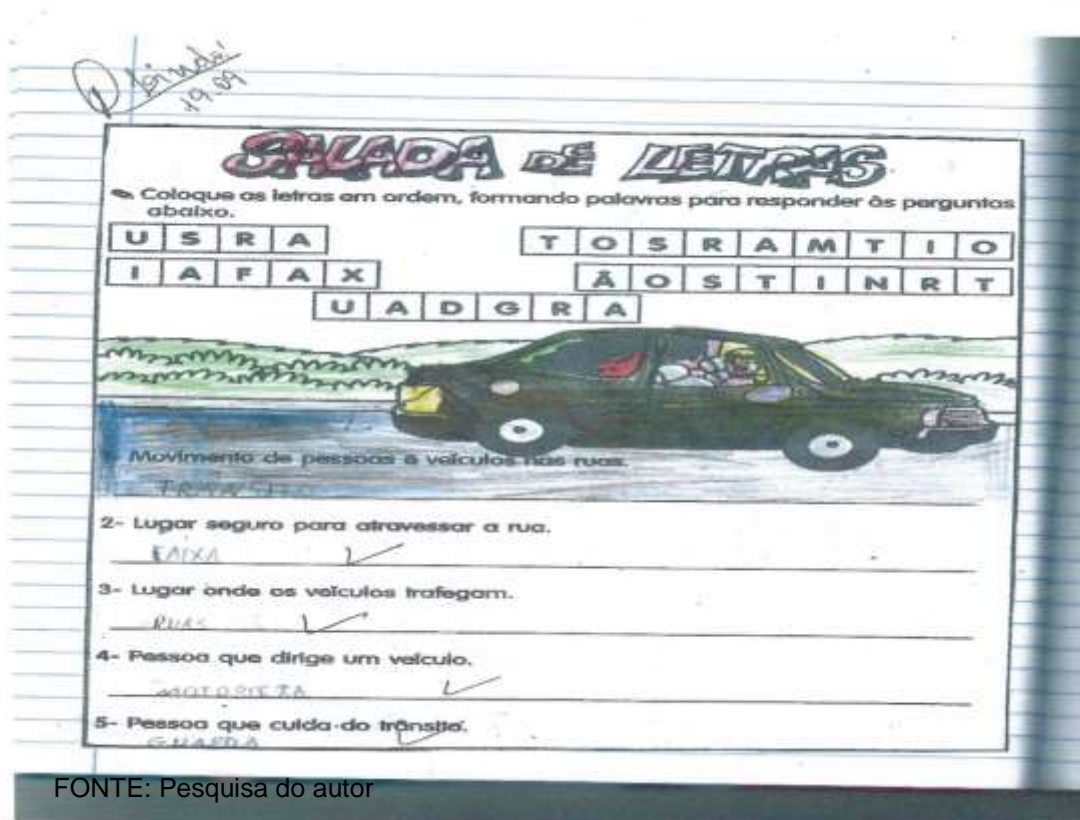
Na questão 5, conforme Gráfico 6. Advertiram 89%, não há na Escola nenhum profissional da Educação com Formação para Educação no Trânsito. Isso nos dá um indicativo que não há na Escola um Projeto de Formação Continuada na Escola para capacitação dos professores com relação ao tema Educação para o Trânsito. Branco 11%. Ter a consciência que a educação para o trânsito é de fundamental importância para a sociedade atual, que vive um momento de constantes transformações configurado pelas mais variadas formas de violência e abusos ao homem em seu dia-a-dia.

A escola tem a obrigação e necessita seguir as novas mudanças sociais propiciando e trazendo ao educando as novas de saber transitar no espaço público, além de refletir sobre a questão da ética, ou seja, repensar sobre as diversas faces de conduta do ser relacionadas ao ato de transitar. O tema Educação para o Trânsito tem o objetivo de ser inserido de maneira transversal em todas as disciplinas, pois se trata de um assunto hoje indispensável à realidade das pessoas. Esperamos com isso que a transversalidade ultrapasse os conteúdos e as disciplinas, tendo como principais objetivos potencializar valores, exercitar novos comportamentos com o objetivo de desenvolver novas posturas e atitudes frente à realidade social contribuindo, dessa maneira, a construção da cidadania do educando.

3.12.7 - Vestígios da Educação para o Trânsito

Na investigação realizada no campo da pesquisa foi procurado registros da educação para o trânsito porque, se houve a execução do projeto Feltran na escola então haveria vestígios comprobatórios de tal trabalho. Foram encontradas apenas três atividades isoladas relacionadas ao ensino para o trânsito. Procedemos uma breve análise e colocamos como imagem. Observando que apenas na educação infantil. Não foi encontrado outros registros em educação fundamental ou a educação e jovens e adultos. Vejamos:

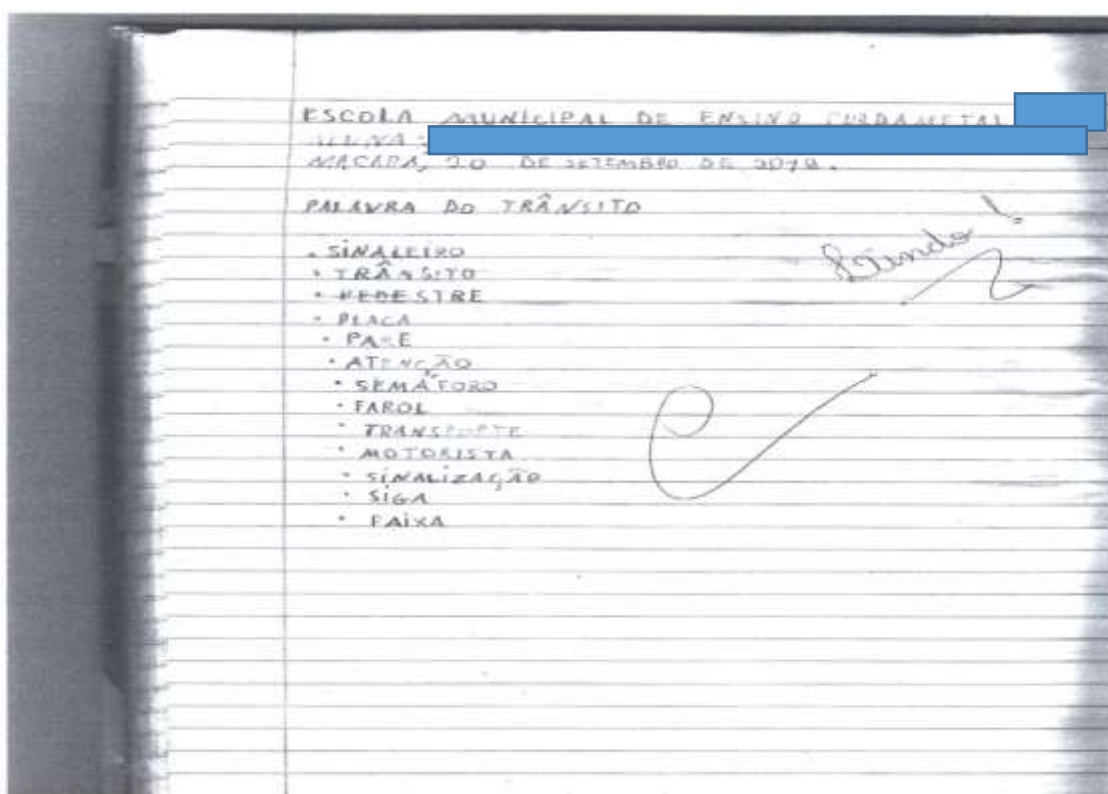
Imagem 01 - Atividade salada de letras sobre o trânsito.



Conforme podemos observar a imagem acima, configura-se na atividade elaborada pela professora, “salada de letras”, perguntas e noções de prevenção e riscos de acidente, onde o exercício visa orientar as crianças sobre os primeiros fundamentos de educação no trânsito. A ação tem como base informar, o movimento das pessoas e veículos nas ruas, o lugar seguro para travessia,

onde os veículos trafegam, quem dirige os veículos, bem como as pessoas que cuidam do trânsito. O processo de orientação e abordagem, tem a finalidade de informar nessa atividade, a criança, como deve proceder e se comportar diante dos riscos. A educação no trânsito, tem o objetivo de despertar e estimular nos alunos práticas e comportamentos seguros, transformando a informação adquirida em sala de aula, em ação, por meio da observação e interpretação dos fatores de risco que podem ocasionar acidentes e vítimas no trânsito.

Imagem 02 - Atividade ditado de palavras do trânsito.



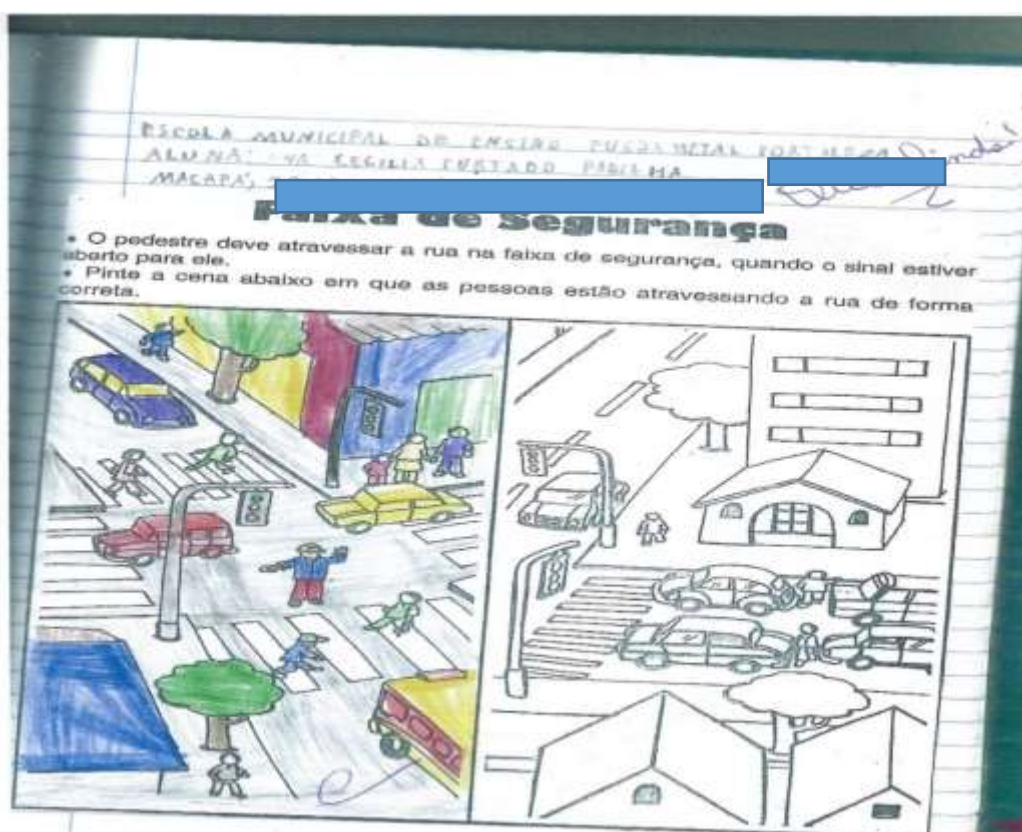
FONTE: Pesquisa do autor

A imagem ilustrativa da atividade “ditado de palavras do trânsito” desenvolvido pela professora da escola, tem o objetivo além da ortografia e acentuação gráfica, conhecer palavras relacionadas a educação para o trânsito. O aluno fica familiarizado desenvolvendo a consciência da segurança no trânsito, através de atitudes básicas de conhecer palavras como: sinaleiro, placa, pare, atenção, semáforo, farol, siga, faixa entre outras desenvolvendo, ampliando e fortalecendo nas crianças um ambiente seguro, na qual elas

possam tomar decisões e mais apropriadas e firmes quando andam pelas ruas. Tais atitudes tão simples e que fazem parte do processo educativo, não causam quaisquer dúvidas quanto a sua realização.

A educação se dá de forma contínua na construção de conceitos, valores éticos e exercício da cidadania. A educação para o trânsito na educação infantil, desperta na criança a importância do companheirismo, cooperação, comprometimento, solidariedade e tolerâncias em situações encontradas no seu cotidiano.

Imagem 03 - Atividade ilustrativa faixa de segurança do trânsito



FONTE: Pesquisa do autor

Segundo a imagem ilustrativa sobre a atividade “faixa de segurança” desenvolvida pela professora da escola, onde o pedestre deve atravessar a rua quando o sinal estiver aberto para ele, onde ela solicita que pinte a cena onde as pessoas estão atravessando a rua de forma correta, desperta e mostra a criança de forma lúdica e consciente a forma de se atravessar na rua somente

com o sinal fechado e na faixa de pedestre. Contudo, no entanto, as práticas e intervenções escolares voltadas a educação no trânsito, somente são massificadas e intensificadas na Semana Nacional do Trânsito, que acontece no mês de setembro de cada ano, ou em decorrência de algum acidente grave nas imediações da escola ou que gere repercussão pública na cidade ou impacto no país.

O que percebemos com os exemplos citados acima, é que as iniciativas tomadas pelas escolas são interessantes, porém um pouco tímidas, diante de um assunto tão sério que é educação no Trânsito. Infelizmente, o referido contexto ainda é pouco explorado pedagogicamente dentro das escolas brasileiras.

Destas observações podemos constatar que o projeto de educação para o trânsito da escola campo foi realizado mesmo que sendo uma amostragem muito simples e tímida da complexidade que o assunto requer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A problemática se mostrou mais complexa e mais profunda mediante ao tipo de pesquisa realizada porque foi uma investigação bibliográfica, exploratória, quantitativa e documental (conforme descrita no capítulo anterior) sobre a educação para o trânsito. Mas conclui se que, muito mais está por fazer e que a amostragem apresentada aqui merece outro trabalho de investigação para uma tese doutoral futura.

A maior questão apresentada pelos professores nos corredores da escola foi sobre a Lei Seca, assunto que não foi abordado neste trabalho cujo foco foi a educação e trânsito. E, considerando que no Brasil há hoje uma frota de 65,8 milhões (sessenta e cinco e oito milhões) – conforme dados oficiais do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2018) de veículos, dos mais diversos tipos de modelos como bondes, caminhões, tratores, caminhonetes, camionetas, ciclomotores, micro-ônibus, motocicletas, motonetas, ônibus, quadrículos, reboques e outros, sendo o Estado de São Paulo que possui a maior frota circulante do País. É preciso fazer muito mais. A Região Norte ocupa a 5ª posição, com uma frota estimada de 5.139.133, veículos. O Estado do Amapá com frota de 190,520 mil veículos. Macapá, capital com uma frota estimada de 151.329.

Dentro do mundo globalizado onde as pessoas precisam se descolar cada vez mais e com mais rapidez a dinâmica das transformações envolve as pessoas numa competição de tempo e espaço, impactando isso nos meios de transporte, tendo como consequência um trânsito mais violento e agressivo.

Conforme citamos no capítulo 3, entendemos que, o ensino fundamental é uma das etapas da educação básica mais importante no processo de formação da pessoa, tendo como princípio a formação do cidadão com base no desenvolvimento da capacidade de aprender a conduta e interpretar os valores do ambiente social e natural em que está inserida. Tendo em vista que a educação para o trânsito, é um tema imprescindível, para se reduzir o número de acidentes de trânsito no país e transformar o espaço público de deslocamento e o convívio social, o tema educação para o trânsito tem que ser tratado com relevância e não deve ser deixado de fora do processo educacional nem do espaço escolar.

De acordo com a Resolução número 265 de 14/12/2007, de trabalhar a educação do trânsito nas escolas, fica opcional a escola a implantação dessa metodologia em seu currículo escolar, como atividade extracurricular, sendo de extrema importância para os alunos, esses procedimentos necessários para a formação de condutores.

A importância da temática Educação para o Trânsito é destacada pela Lei Federal nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), assim, descreve a Lei, o Ministério da Educação, mediante proposta do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras (CRUB), tem a missão de promover a adoção em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo mais programático sobre segurança no trânsito. Todo o ordenamento jurídico nacional prevê a educação para o trânsito. Incluindo o código penal. O trânsito nacional é parte das discussões sobre a educação e os conteúdos selecionados para compor o currículo básico e fundamental. O papel da escola é muito importante.

O campo de pesquisa foi selecionado porque atendia a temática sobre o trânsito e por ter também a modalidade de educação de Jovens e Adultos, a Escola de Ensino Fundamental Odete de Almeida Lopes, na cidade de Macapá, Estado do Amapá foi satisfatória para a investigação com o foco quanto ao trabalho realizado sobre a Educação para o Trânsito.

Foram analisados o projeto político e o projeto para o trânsito. Esses documentos estão em anexo a esse trabalho. Com a finalidade de averiguar se havia um plano de ação ou projeto político pedagógico que viessem colaborar para a formação dos docentes consciente de seus direitos e deveres no Trânsito, bem como o compromisso da escola com a formação cidadã do educando, respeitando a diversidade, valores éticos e morais baseados nos Temas Transversais e Diretrizes Curriculares Nacionais.

Os sujeitos da pesquisa foram voluntários em participar e durante a conversa informal todos foram unânimes em destacar a importância da educação para o trânsito nos dias de hoje. E enfatizaram que a escola é uma ferramenta que vem dar suporte a conscientização na formação de cidadãos mais responsáveis e preparados para enfrentar de forma mais consciente a vida no trânsito. Porém foram poucos os que devolveram o questionário preenchido, conforme explicado na análise dos resultados e demonstrativos em gráficos.

Com o objetivo de diminuir o número de vítimas de acidentes que são ceifadas diariamente tanto nas nossas rodovias como também nos centros urbanos de todo Brasil, a participação dos professores é fundamental para criar uma nova cultura na próxima geração.

Os professores e sujeitos da pesquisa lotados na escola que colaboraram com os dados demonstraram pouco envolvimento com o projeto porque todas as atividades relacionadas ao trânsito foram realizadas pela equipe do departamento de trânsito. Isso causa um distanciamento de outros profissionais. Não foi identificada uma equipe multidisciplinar. Foi identificado que um grupo do DETRAN realiza o trabalho isolado e os professores da escola continuam a desempenhar a função conforme carga horária e conteúdo isoladamente. Considerando-se que a escola desempenha papel fundamental na formação cidadã e pode contribuir significativamente através de um comportamento nos ensinamentos para a formação sobre a educação para trânsito.

A pesquisa realizada demonstra a necessidade de uma tomada de atitude através de medidas urgentes, sobretudo educacionais, com o intuito de mudar essa situação, pois segundo as Diretrizes Nacionais para Educação no Trânsito a inclusão desse tema como abordagem transversal às áreas curriculares torna-se imprescindível, visto que o trabalho permanente na escola possibilitará mudanças de comportamento que contribuirão para garantir a segurança das crianças no espaço público.

A pesquisa teve como objetivo entender e compreender a importância da Educação para o Trânsito na vida das pessoas, no cotidiano como parte complementar, integrante frente às suas necessidades de locomoção, comunicação especialmente no que diz respeito ao papel da escola. Existe educação para o trânsito na educação fundamental. Porém perto do grande campo social e comparado com as estatísticas que iniciaram as reflexões no primeiro capítulo, a educação ofertada na escola é muito insignificante e inexpressiva.

A aplicação do trabalho teve como objetivo entender e perceber a importância do Trânsito como parte complementar que se faz presente no cotidiano das pessoas em relação à sua necessidade de locomoção, comunicação e, sobretudo, convívio social no espaço público. Buscamos, ainda, sensibilizar os educandos quanto à acuidade de agir com consciência e

responsabilidade no ato de transitar tendo como respaldo a aquisição de valores, posturas e atitudes na conquista de um ambiente solidário e pacífico entre os indivíduos, uma vez que o trânsito não necessita somente de leis e normas, mas também de amor à vida, solidariedade, respeito e amor ao próximo.

As hipóteses do projeto inicial foram aqui confirmadas porque realmente existe uma educação infantil voltada para a educação no trânsito, porém com uma forma isolada e muito tímida para ser eficaz. Pode-se observar que na escola não há uma política de conscientização ou total há um total desinteresse por parte da maioria dos professores pelo assunto ou não tem conhecimento ou formação adequada em Educação para o Trânsito, conforme o levantamento estatístico. Justamente por serem isolados do processo formal. Cada qual trabalho o seu papel e a sua função sem que haja um planejamento conjunto.

Consideramos aqui para as breves considerações finais que o número de atividades e o número de alunos atingidos pelo trabalho da educação no trânsito foi muito pouco mediante ao total da escola. O que nos leva a crer que a escola não vem desempenhando papel funcional e social dentro do processo de formação para educação no trânsito, não contribuindo de maneira significativa na formação de cidadãos cada vez mais conscientes. Porque um número muito baixo de alunos e professores foram envolvidos nas ações.

É perceptível também diante das respostas dadas nos questionários que raramente demonstram preocupação com práticas pedagógicas de outras equipes, independentes de serem voltadas para formação em Educação para Trânsito, para a matemática ou português. Uma outra informação que nos chamou atenção diante das respostas colhidas nos questionários foi de que 89%, responderam que não há na Escola nenhum profissional da Educação com Formação para Educação no Trânsito. Isso nos dá um indicativo que não há na escola um Projeto de Formação Continuada para capacitação dos professores com relação ao tema Educação para o Trânsito. Lamentável.

Identifica-se com essa investigação, que a escola tem papel fundamental como disseminadora da Formação da Educação para Trânsito e que deve haver uma viabilidade de capacitação dos docentes dentro do grupo Gestor Escolar, objetivando que essa educação esteja mais presente igualmente abrangente dentro das escolas. Ou que o projeto não seja apenas realizado por

uma equipe isoladamente. Há de se buscar formas de planejamento democrático e interdisciplinar para que ações dessa magnitude de complexidade possa ser pensado por todos, desenvolvidos por todos em todos os tempos e espaços de educação.

Não apenas a escola. Que a família possa contribuir, que as instituições religiosas possam também colaborar, as empresas e outras esferas governamentais ou não. Que a educação no trânsito seja democrática e participativa para que todos possam ter o conhecimento e a consciência de que o trânsito nosso de hoje mata. Para que todos depois possam usufruir também de seus benefícios e segurança.

Sobre os instrumentos da pesquisa precisamos ressaltar que foram aplicados e pensados de forma a receber o maior número possível de respostas e participantes, no entanto o retorno foi baixo e a grande dificuldade foi recolher a devolutiva. Como foi uma participação voluntária e tínhamos data e prazo para concluir a pesquisa seguiu sem o retorno de muitos, como descrito na análise dos dados.

Há pouco interesse dos pais e professores em participar de pesquisas assim. Foi percebido que ficam desconfiados e na defensiva com desculpas superficiais de que não tem tempo, estão atrasados, precisam entrar em sala no horário e pedem para deixar para depois. Muitas vezes tivemos que voltar ao campo na esperança de receber de volta mais um ou dois questionários preenchido. A falta de envolvimento e noção de pertencimento é muito alta.

Sobre o projeto FELTRAN de caráter e abrangência nacional com critérios e itens de renomada teoria voltado para a educação infantil e até o Ensino da educação de Jovens e Adultos demonstrou sob essa análise perfeito como elemento teórico acompanhado por toda a legislação. Mas o que na prática podemos constatar é que existe uma grande lacuna e vazio até a execução da totalidade. O projeto foi aplicado, mas com uma percentagem muito aquém do que foi estipulado.

Por último comentário fica como alerta a necessidade de investir mais nesta modalidade de ensino e de buscar envolvimento de todos os gestores e responsáveis pelo processo. Que seja o DETRAN ou o MEC. Que seja os professores ou apenas os técnicos do departamento de trânsito, religiosos, pais, líderes políticos, que sejam os parâmetros curriculares ou as diretrizes da

educação básica e fundamental. Urgente é a questão porque o trânsito no mundo mata mais que as guerras contabilizam em baixa. Apenas uma atividade em uma sala de aula é muito pouco para conter o avanço das tecnologias investidas em um automóvel. Apenas o aumento dos valores em multa de trânsito também não são caminhos porque não há uma aplicabilidade satisfatória desses recursos.

O desafio e a escola que aparecem como parte da temática inicial continuam porque há muitos dos debates e das teorias sobre as soluções para a educação para o trânsito. A arquitetura urbana, as grandes estradas, o aumento da frota nacional, a formação de condutores, a construção de carros cada vez mais cheio de tecnologias de segurança, as penalidades, as tecnologias e câmeras nas ruas não podem resolver tudo sem o papel da educação básica. Muito mais se há por fazer e por isso convocamos todos do campo educativo (ou não) para levantar e conduzir essa bandeira. O desafio escolar continua porque ainda há muito por fazer no complexo tema do trânsito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Eliane Ribeiro de. Os jovens da EJA e a EJA dos jovens. In: OLIVEIRA, Inês Barbosa de; PAIVA, Jane (Orgs.). Educação de jovens e adultos. Rio de Janeiro: DP&A, 2004a. p. 43-51.

ANDRADE, S. M.; MELLO, M. H. P. Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. Rev. Saúde Pública. São Paulo, v. 35, n 3, 2001.

ARANHA, Maria Lúcia de Arruda. História da educação. 2. ed. São Paulo: Moderna.

ARROYO, Miguel Gonzales; FERNANDES, Bernardo Mançano. A educação básica e o movimento social no campo. In: Diálogos na Educação de Jovens e Adultos. SOARES, Leôncio e GIOVANETTI, Maria Amélia. São Paulo: Autêntica, 1999. p.12-29.

BATISTA, Antônio Augusto Gomes. Organização da alfabetização no ensino fundamental de 9 anos. Belo Horizonte: Ceale/FAE/UFMG, 2005.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2011.

BELLO, José Luiz de Paiva. Movimento Brasileiro de Alfabetização – MOBRAL. História da Educação no Brasil. Período do Regime militar. Pedagogia em foco, Vitória 1993. Disponível em <<http://www.pedagogiaemfoco.pro.br/heb10a.html>>. Acesso em 19 de outubro de 2018.

BRANDÃO. Ministério da Educação. Plano Nacional de Educação. PNE/Ministério da educação. Brasília: INEP, 2001.

BRASIL. Secretaria da Educação Fundamental. Parâmetros Curriculares Nacionais: Temas transversais em educação. Brasília: MEC/SEF, 1998.
----- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Que regulamenta o Código de Trânsito Brasileiro

_____, Parecer CNE/CEB Nº 07/2010. Define as Diretrizes Curriculares Nacionais Gerais para Educação Básica. Brasília, DF, 2010.

_____, Resolução CNE/CEB 04/2010. Institui as Diretrizes Curriculares Nacionais Gerais para Educação Básica. Brasília, DF, 2010.

_____, Parecer CNE/CEB Nº07/2010. Fixa Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Fundamental de 9 (nove) anos. Brasília, DF, 2010.

_____, Resolução CNE/CEB nº 2/200. Aprovado em 28 de abril de 2008. Estabelece diretrizes complementares, normas e princípios para o

desenvolvimento de políticas públicas de atendimento da Educação Básica do Campo. Brasília, DF, 2008.

_____, Lei Federal Nº 11.645/08. Altera a Lei no 9.394, de 20 de dezembro de 1996, modificada pela Lei no 10.639, de 9 de janeiro de 2003, estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para incluir no currículo oficial da rede de ensino a obrigatoriedade da temática “História e Cultura Afro-brasileira e Indígena”. Brasília, DF, 2008.

_____, Parecer CNE/CEB nº 3/2008. Aprovado em 18 de fevereiro de 2008. Reexame do Parecer CNE/CEB nº 23/2007, que trata da consulta referente às orientações para o atendimento da Educação do Campo. Brasília, DF, 2008.

_____, Parecer CNE/CEB nº 30/2006. Aprovado em 5 de abril de 2006. Consulta sobre a aplicação da Resolução nº 5/2005 do Conselho Estadual de Educação de Rondônia. Brasília, DF, 2006.

_____, Parecer CNE/CEB nº 1/2006. Aprovado em 1º de fevereiro de 2006. Dias letivos para a aplicação da Pedagogia de Alternância nos Centros Familiares de Formação por Alternância (CEFFA). Brasília, DF 2006.

_____, MEC. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. No. 9394, de 20 de dezembro de 2002.

_____, Resolução CNE/CEB nº 1 de 3 de abril de 2002. Institui Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo. Brasília, DF, 2002.

_____, Parecer CNE/CEB nº 21/2002. Responde consulta sobre possibilidade de reconhecimento das Casas Familiares Rurais. Brasília, DF, 2002.

_____, Ministério Da Educação, Conselho Nacional De Educação. Parecer CNE/CEB nº 36/2001. Brasília, DF, 2001.

_____, PCN: Primeiro e Segundo Ciclos do Ensino Fundamental: Língua Portuguesa/ Secretaria de Educação Fundamental. – Brasília: MEC/SEF, 1998.

_____, Ministério da Educação, Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional;

_____, Parecer CEB nº:11/2000 - Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação de Jovens e Adultos;

_____, Paulo. Educação e mudança. Tradução de Moacir Gadotti e Lillian Lopes Martin. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

BORTONI-RICARDO. Stella Maris O Professor Pesquisador: introdução à pesquisa qualitativa. São Paulo: Parábola Editorial, 2008.

CABRAL, A. P. S.; SOUZA, W. V.; LIMA, M. L. C. L. Serviço de Atendimento Móvel de Urgência: um observatório dos acidentes de transportes terrestre em nível local. Rev. Bras. Epidemiol. PE, v. 14, n 1, 2011.

CAIXETA, C. R. et al. Morbidade por acidente de transporte entre jovens de Goiânia, Goiás. Ciência & Saúde Coletiva. Goiânia, v. 15, n. 4, 2010.

COLESEL, Alessandra; LIMA, Michelle Fernandes de. O movimento da educação popular nas décadas de 1950 e 1960. I Seminário de Pedagogia. Universidade do Centro Oeste. 2010. Disponível em http://anais.unicentro.br/seped/2010/pdf/resumo_131.pdf. Acesso: 13 dezembro 2017.

COSSON, Rildo. Letramento Literário: teoria e prática. São Paulo: Contexto, 2006.

COSTA, Vera Lúcia C. Maia. Gestão Educacional e Descentralização. São Paulo: Cortez. 1997.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. PNATRANS. Disponível em: <https://denatran.gov.br/>. Acesso em: 08 de fevereiro de 2019.

DETRAN. Educação para o Trânsito na Escola: caminhos possíveis. Disponível em: <http://www.vivamais.rs.gov.br/upload/artigo>. Acesso em 30 de outubro de 2018.

FREIRE, Paulo. Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

FREIRE, João Batista. Educação de corpo inteiro: teoria e prática da educação física. São Paulo: Scipione, 1989.

GADOTTI, Moacir. Saber aprender: um olhar sobre Paulo Freire e as perspectivas atuais da educação. In: LINHARES, Célia; TRINDADE, Maria. Compartilhando o mundo com Paulo Freire. São Paulo: Cortez: Instituto Paulo Freire, 2003.

GHIRALDELLI J, Paulo Junior. História da educação brasileira. 2 ed. São Paulo: Cortez, 2006.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo de 2010 do Estado do Amapá e projeção populacional para 2018 por município. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sintese/ap?indicadores>. Acesso em: 08 de fevereiro de 2019.

MACAPÁ. Prefeitura Municipal de. Projeto de Lei nº 2.178/2015-PMM. Aprova o Plano Municipal de Educação, de Macapá (PME/MCP) e dá outras providências. Macapá, AP, 2015.

MARTINS, João Pedro. A Educação de Trânsito: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2007.

MANTOVANI, Roberta. Vida em trânsito. São Paulo: Lemos, 2003. BRASIL/MEC.

OLIVEIRA, Sebastião Monteiro; LIMA, Antônia Silva de. O Mito na Formação da Identidade. Revista Dialógica, vol. 1. Nº 1, 2008, p.1-17.

OMS – Organização Mundial da Saúde. Declaração de Brasília. The Brasilia Declaration. WHO/ Violence and Injury Prevention. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/. Acesso em 08 de fevereiro de 2019.
1979

SOARES, Magda. Letramento: um tema em três gêneros. 2. ed. 11 reimpr. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

SADO, M. J.; MORAIS, F. D.; VIANA, F. P. Caracterização das vítimas por acidentes moto ciclísticos internadas no hospital de urgências de Goiânia. Revista Movimenta, v. 2, n. 2, 2009

APÊNDICES

APÊNDICE A: QUESTIONÁRIO PROFESSOR/COORDENADOR (A)

CAROS PROFESSORES/COORDENADORES,

Convido-o (a) a participar voluntariamente da pesquisa intitulada Princípios que Regem a Educação para o Trânsito: desafio escolar, que desenvolvo no mestrado em Ciências da Educação, sob a orientação de um professor doutor em Educação. O objetivo é investigar como ocorre o processo relacionado à educação para o trânsito por meio da perspectiva do aluno.

Agradeço sua colaboração, pois suas respostas servirão para estudos científicos após sua aceitação em dar-nos essas respostas poderemos divulgar os métodos e ferramenta de trabalho voltados para a educação para o trânsito.

1 – COMO VOCÊ AVALIA A FORMAÇÃO DO PROFESSOR PARA TRABALHAR COM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO?

() EXCELENTE FORMAÇÃO () BOA FORMAÇÃO () FORMAÇÃO INADEQUADA

2 – VOCÊ TEM CONHECIMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO OFERTADO PELO DETRAN NAS ESCOLAS EM QUE TRABALHA?

() CONHEÇO E PARTICIPO () NÃO CONHEÇO O PROGRAMA E NEM PARTICIPO () UM POUCO

3 – VOCÊ TEVE CONTATO COM O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM ALGUM MOMENTO DA SUA VIDA PROFISSIONAL?

() TIVE CONTATO () NÃO TIVE CONTATO () NUNCA TIVE CONTATO

4 – VOCÊ ACHA QUE O PROFESSOR DO ENSINO FUNDAMENTAL RECEBEU FORMAÇÃO ADEQUADA PARA ATUAR COMO EDUCADOR PARA O TRÂNSITO?

() O PROFESSOR DEVE TER FORMAÇÃO ESPECÍFICA

() O PROFESSOR NÃO DEVE TER FORMAÇÃO ESPECÍFICA

() O EDUCADOR PARA O TRÂNSITO DEVE SER AGENTE DO DETRAN

() O EDUCADOR PARA O TRÂNSITO DEVE SER UM PROFESSOR

5 – VOCÊ CONHECE NA SUA ESCOLA AALGUM PROFISSIONAL DA EDUCAÇÃO COM FORMAÇÃO PARA A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO?

() Sim () Não

APÊNDICE C: QUESTIONÁRIO PARA ALUNOS

Caros alunos

Convido-o (a) a participar voluntariamente da pesquisa intitulada Princípios que Regem a Educação para o Trânsito: desafio escolar, que desenvolvo no mestrado em Ciências da Educação, sob a orientação de um professor doutor em Educação. O objetivo é investigar como ocorre o processo relacionado à educação para o trânsito por meio da perspectiva do aluno.

Agradeço sua colaboração, pois suas respostas servirão para estudos científicos após sua aceitação em dar-nos essas respostas poderemos divulgar os métodos e ferramenta de trabalho voltados para a educação para o trânsito.

1- VOCÊ TEM AULAS DE INFORMAÇÕES VOLTADAS PARA À EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NA SUA ESCOLA?

() SIM () NÃO () NÃO ME LEMBRO

2- VOCÊ DESENVOLVEU ATIVIDADES RELACIONADAS À EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NA SUA ESCOLA?

() SIM () NÃO () NÃO ME LEMBRO

3- SEUS PAIS TINHAM CONHECIMENTO DAS AULAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO?

() SIM () NÃO () NÃO ME LEMBRO

4- AS AULAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO FORAM AGRADÁVEIS, LEGAIS E TINHAM RECURSOS VARIADOS COMO: CARRINHOS, FAIXAS COLORIDAS NO CHÃO, SINAIS COM CORES VARIADAS E MUITAS FAIXAS E PLACAS?

() SIM () NÃO () NÃO ME LEMBRO

5- VOCÊ SABE IDENTIFICAR OS SINAIS DE TRÂNSITO, AS PLACAS DE TRÂNSITO E A FAIXA DE PEDRESTRE E CONHECE O SINAL DA VIDA?

() SIM () NÃO () NÃO ME LEMBRO

APÊNDICE D:

MESTRADO INTERNACIONAL EM CIÊNCIA DA EDUCAÇÃO
PESQUISA EM EDUCAÇÃO -FICS

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TÍTULO DA PESQUISA: PRINCÍPIOS QUE REGEM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: DESAFIO ESCOLAR

NOME DO PESQUISADOR: GEOVAL DA SILVA COSTA

NOME DO ORIENTADOR: -----

Natureza da pesquisa: A senhora (sr.) está sendo convidada (o) a assinar esse Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, autorizando seu(a) filho (a) participar desta pesquisa que tem como objetivo geral discutir sobre as questões relacionadas aos PRINCÍPIOS QUE REGEM A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: DESAFIO ESCOLAR, juntamente com os professores da escola campo e acompanhado dos pais e ou responsáveis pela matrícula do aluno. Tanto os pais quanto os professores também responderão a um questionário fechado com perguntas sobre à educação para o trânsito.

1. Participantes da pesquisa: Professores, coordenadores, alunos e pais.
2. Envolvimento na pesquisa: ao permitir que seu (a) filho (a) participe deste estudo a Sra. (sr) permitirá que o pesquisador aplique os questionários de pesquisa, desenvolva as estratégias de entrevista e perguntas e faça análise do conteúdo, registros de imagens bem como divulgue seus resultados (sem referir o nome do/a participante da pesquisa e mantendo o seu anonimato com ética). A Sra. (sr.) tem liberdade de se recusar a participar e ainda se recusar a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo. Sempre que quiser poderá pedir mais informações sobre a pesquisa através do telefone do pesquisador do projeto (abaixo anotado) e, se necessário através do telefone do Comitê de Ética em Pesquisa.
3. Sobre as entrevistas: serão em forma de visitação e observação no espaço escolar, além de investigação e pesquisa documental nos livros e cadernos dos alunos para averiguar se existe atividades relacionadas ao ensino e educação voltada para o trânsito.
4. Riscos e desconforto: a participação nesta pesquisa não traz complicações legais. Nenhum dos procedimentos usados oferece riscos à sua dignidade e a integridade física dos participantes.
5. Confidencialidade: todas as informações coletadas neste estudo servirão de base para estudo sobre a educação para o trânsito ofertado na escola. A identificação das pessoas envolvidas será preservada no anonimato. Somente o pesquisador e o orientador terão conhecimento dos dados. Os documentos usados serão armazenados ao longo de cinco (05) anos, de forma a preservar a confidencialidade,

na Faculdade em forma de dissertação de mestrado, e após esse período, o material será destruído.

6. Benefícios: ao participar desta pesquisa a Sra. (sr.) não terá nenhum benefício direto. Entretanto, esperamos que este estudo traga informações importantes sobre a educação voltada para o trânsito ofertado nas escolas para alunos do Ensino Fundamental, de forma que o conhecimento que será construído a partir desta pesquisa possa contribuir com a educação pública do município e do estado. Além de contribuir com a formação de professores .
7. Pagamento: a Sra. (sr.) não terá nenhum tipo de despesa para participar desta pesquisa, bem como nada será pago por sua participação. Após estes esclarecimentos, solicitamos o seu consentimento de forma livre para participar desta pesquisa. Portanto preencha, por favor, os itens que se seguem:

Consentimento Livre e Esclarecido

Tendo em vista os itens acima apresentados, eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento em participar da pesquisa e assino este em duas (02) vias de igual teor, permanecendo uma via comigo e outra com o pesquisador.

Nome do Participante da Pesquisa

Assinatura do Participante da Pesquisa

Assinatura do Pesquisador

Local e data

TELEFONES / ENDEREÇO ELETRÔNICO

Pesquisador: (96)98100 - 1242 -Geoval Costa da Silva E-mail: geoval42@hotmail.com