

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA POLITÉCNICA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA



Universidade Federal
do Rio de Janeiro

Escola Politécnica

RENATO TEIXEIRA DE SÁ FREIRE

TRÂNSITO: UM PROBLEMA URBANO

Rio de Janeiro
2011

RENATO TEIXEIRA DE SÁ FREIRE

TRÂNSITO: UM PROBLEMA URBANO

Trabalho de Conclusão apresentado ao CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista em Engenharia Urbana.

Rio de Janeiro
2011

Ficha Catalográfica

Universidade Federal do Rio de Janeiro. Escola Politécnica. Curso de Especialização em Engenharia Urbana

Tema a ser abordado por **Renato Teixeira de Sá Freire** – Rio de Janeiro, 2011

Nº de páginas: 86. Trabalho de Conclusão – 2008

1. Trânsito: Um Problema Urbano

RENATO TEIXEIRA DE SÁ FREIRE

TRÂNSITO: UM PROBLEMA URBANO

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 2011.

Orientador: Rosane Martins Alves, D. Sc., UFRJ

Coordenador: Rosane Martins Alves, D. Sc., UFRJ

"O mundo não está interessado nas tempestades que você encontrou. Querem saber se trouxe o navio".

(Willian McFee)

RESUMO

SÁ FREIRE, Renato Teixeira de Sá Freire. **Trânsito: um problema urbano**. Rio de Janeiro, 2010. Monografia (Especialização em Engenharia Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

Estudo do trânsito no Brasil e seu importante papel social e econômico nas cidades. Levantamento dos problemas advindos do mesmo, devido a falta de organização, educação e cidadania nos centros urbanos. Demonstração da importância da sinalização no sistema viário, a fim de promover uma circulação justa, ordenada e segura. Destaque para Educação de Trânsito, como ferramenta alavancadora para a adequação definitiva do homem ao trânsito, não só pela mudança de seu comportamento como usuário do sistema, mas, também, pela consciência de seus direitos e deveres como cidadãos.

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	09
1.1 Tema e delimitação do tema	10
1.2 Problema	11
1.2.1 Hipóteses	11
1.3 Objetivos	12
1.3.1 Objetivo geral	12
1.3.2 Objetivos específicos.....	13
1.4 Justificativa.....	13
2 - METODOLOGIA	15
2.1 Pesquisa.....	16
2.1.1 Tipo de Pesquisa.....	16
3 - TRÂNSITO	18
4 - ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	23
5 - Problemas Relacionados ao Transito no Brasil.....	29
5 - O SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO	33
5.1 O Código de Trânsito Brasileiro	34
5.2 Informações de integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito.....	36
5.3 INFRAÇÕES: A Atribuição de Penalidades.....	39
5.4 Mudanças na Legislação.....	40
6 - SINALIZAÇÃO	42
6.1 Sinalização Gráfica Vertical.....	43
6.2 Comunicação Verticalizada (Placas).....	44
6.3 Tipos de Sinalização Vertical	45
6.3.1 Placas de Regulamentação.....	45
6.3.2 Placas de Advertência.....	47
6.3.3 Placas de Indicação	49
7 - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	50
8 - A QUESTÃO DA REPRESENTAÇÃO SOCIAL E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS	53
8.1 A Questão da Inclusão da Educação para o Trânsito no Currículo.....	58
9 - OS ASPECTOS RELACIONADOS À FORMAÇÃO DO FUTURO MOTORISTA	67
10 - A DIDÁTICA UTILIZADA PELOS CENTROS DE FORMAÇÃO.....	71

11 - AS FORMAS DE CONTEXTUALIZAÇÃO APLICADAS ÀS METODOLOGIAS DE ENSINO E A APLICAÇÃO DOS CONHECIMENTOS TEÓRICOS E PRÁTICOS NOS CENTROS DE FORMAÇÃO	76
CONCLUSÃO.....	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	82

1 - INTRODUÇÃO

O sistema de trânsito tem papel fundamental tanto social quanto econômico no dia-a-dia das cidades. A movimentação a fim de satisfazer suas necessidades é pertinente do ser humano. A partir de tal premissa e em face do crescimento e desenvolvimento das áreas urbanas, faz-se necessário atentar para o fato de que tal dinâmica deve ser, cada vez mais, organizada a fim de que haja eficácia e segurança nos deslocamentos dos cidadãos. Sendo assim, os municípios devem promover iniciativas visando garantir ao cidadão o seu direito e a sua necessidade de ir e vir, de forma segura e preservando a sua qualidade de vida.

Neste aspecto, a sinalização de trânsito tem papel fundamental, uma vez que sua função é informar e orientar os usuários das vias. O respeito à sinalização garante um trânsito mais organizado e seguro para os condutores e pedestres. Placas, inscrições nas vias, sinais luminosos, gestos e sons compõem o código da sinalização de trânsito.

Essas informações que regulamentam o trânsito, advertem os usuários das vias, indicam serviços, sentidos e distâncias, sendo classificadas pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) em sinalização vertical, sinalização horizontal, dispositivos de sinalização auxiliar, sinalização semafórica, sinais sonoros e gestos.

A sinalização vertical é um subsistema da sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, transmitindo mensagens através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos. Tem a finalidade de fornecer aos usuários da via informações, visando a sua segurança, ordenamento e orientação.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei Nº. 9.503 de Setembro de 1997, estabelece, em seu Art. 80: “Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores, vedada a utilização de qualquer outra”. Segundo o CTB, compete ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, aprovar, complementar e alterar os dispositivos de sinalização e, ainda, zelar pela uniformidade e

cumprimento das normas estabelecidas pelo CTB e pelas resoluções complementares.

Entretanto, percorrendo a região metropolitana do Rio de Janeiro, percebe-se que tal regulamentação não vem sendo totalmente respeitada. Em alguns municípios, além de placas fora do padrão, encontra-se sinalização utilizada em desacordo com as regras estabelecidas pelo CTB e pelos Manuais do CONTRAN.

Tal situação vai de encontro a um dos princípios básico da sinalização de trânsito que é a padronização. Este preceito estabelece que situações iguais devem ser sinalizadas com os mesmos critérios. Isto garante que, em qualquer local do território brasileiro, o cidadão possa interpretar de forma análoga os sinais apostos à via, evitando, assim, que a sinalização perca a sua precisão e confiabilidade, levando o usuário a situações de risco.

Cabe ressaltar que o CTB em suas Disposições Preliminares estabelece que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito. O Código também estabelece tal condição em relação à educação de trânsito, determinando sua aplicação desde a pré-escola.

Porém, tais preceitos não vêm sendo aplicados pelos entes municipais, o que gera elevadas taxas de acidentes, engarrafamentos e degradação do ambiente urbano.

O autor desta obra sensibilizado com a questão do futuro condutor do amanhã, acredita que será pela Educação que se poderá contar com cidadãos mais conscientes e sensíveis a este problema crescente. E por isto adotou por foco a preocupação quanto a um 'Trânsito seguro'.

Maravilhosos esforços realizados até hoje tem tido resultados significativos, mas ainda há muito a ser feito, e se não forem tomadas medidas mais incisivas, pessoas inocentes continuarão a morrer por esta causa.

O autor, por fim, apontará um caminho: a União e a Educação. Através da união de esforços em conjunto entre sociedade civil, governo e iniciativa privada. Somando a isto a presença de Educação de Trânsito nos currículos escolares de forma permanente, desde o jardim de infância.

1.1 Tema e delimitação do tema

Na delimitação desta obra, o autor visa abordar a questão da necessidade de implantar desde o jardim de infância uma disciplina que aborde diretamente sobre Educação no trânsito para se evitar acidentes, desordens e violências em geral. Cujo tema é “A importância da Educação no trânsito”.

O autor não tem a pretensão de esgotar o tema, muito menos o assunto, mas visa, por meio de revisão bibliográfica, e também através de captar no cotidiano amostras significativas da realidade o suficiente para um estudo que aponte quais possíveis meios para se diminuir significativamente a violência, a desordem e especialmente os acidentes no trânsito, que muito tem acarretado em morte de pessoas, e até de animais silvestres.

1.2 Problema

Quanto ao problema a ser estudado, o autor encontrou um problema-chave, e irá em busca de respostas que possam ajudar a um diagnóstico, para fins de se encontrar um meio, para se evitar o referido problema: “De que forma pode-se inculir nas pessoas de maneira eficaz um trânsito mais seguro?”

1.2.1 Hipóteses

No trânsito tomamos decisões a partir de um sistema de símbolos, que nos é apresentado ao longo das vias através de placas, marcas viárias, sinais luminosos e outros dispositivos. A escolha certa depende substancialmente da eficiência desse sistema de sinalização e da sua capacidade de proporcionar ao usuário o entendimento adequado da informação transmitida. Se houver dúvida ou incompreensão, certamente não houve um bom planejamento durante a concepção dos sinais de trânsito.

Todo sistema de sinalização deve orientar de forma rápida, direta e sucinta, utilizando informações claras, simples e objetivas, a fim de organizar, com segurança, o sistema viário. Um projeto de sinalização deve ser de fácil reconhecimento por pessoas com padrões culturais diferentes. Por conta disto, a obediência à padronização estabelecida pelo CONTRAN garante que em

qualquer local do território nacional as mensagens sejam lidas e compreendidas de forma coerente.

Do contrário, se cada cidade, à revelia do CTB, aplicar um sistema próprio, por mais que sua população esteja informada dessa condição, os usuários não freqüentes, que desconhecem o local ou ambiente, terão problemas e acabarão por gerar riscos a si próprios e aos demais. Também, do contrário, os habitantes desse município, habituados à disposição errônea da sinalização em sua cidade, não serão capazes de, fora dela, interpretar outro tipo de arranjo da sinalização.

Não deve haver dúvidas diante da sinalização. O usuário da via ao se deparar com ela deve estar condicionado a segui-la instintivamente a partir do conhecimento prévio do seu significado. Para tanto, a uniformidade é premissa para se atingir tal objetivo.

Porém, isso esbarra na questão de que o futuro motorista é induzido, através do sistema atual de obtenção da carteira de habilitação, a somente gravar os nomes das placas, a fim de lograr êxito no exame teórico, e acaba por não conhecer bem o significado das mesmas. Outro problema é que, mesmo de forma deficiente, instrui-se os condutores de veículos, mas em nenhum momento prepara-se o pedestre e o ciclista para interpretar os sinais que o trânsito lhe apresenta.

Deve-se ser levado em conta o fato de que durante os primeiros 18 anos de nossa vida somos, essencialmente, pedestres. A partir daí é que poderemos nos habilitar a conduzir um veículo automotor. E se decidirmos por não sermos condutores, continuaremos ignorantes quanto à legislação de trânsito.

Como a mobilidade faz parte da rotina de qualquer cidade, por menor que seja, conclui-se que a educação para o trânsito deve ser matéria curricular desde o ensino infantil. É uma questão de cidadania, de inserção do indivíduo no meio em que vive, de criação de hábitos corretos em relação ao trânsito. Resumindo, é prevenção.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo geral

O estudo tem por base os fundamentos de precedentes legislativos que determinaram responsabilidades sobre a segurança no trânsito, onde se pretende responder à questão norteadora suscitada com objetividade e ampla fundamentação de modo a colaborar com as discussões acerca do tema educação para o trânsito.

1.3.2 Objetivos específicos

- a) Analisar questões principais relativas a esse tipo de sinalização, como definição, função, abrangência, formas, cores, dimensões e aplicação, estão já esmiuçadas no Código de Trânsito Brasileiro e nos manuais elaborados pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.
- b) Apontar meios que viabilizem minimizar, e se possível neutralizar, as dificuldades infelizmente comuns, quanto às más atitudes de condutores de veículos, a ponto de machucarem e até tirarem vidas.

1.4 Justificativa

No Brasil, o grande número de vítimas do trânsito tem se mostrado uma grave questão, principalmente nos grandes centros urbanos. Os acidentes de trânsito representam uma das mais freqüentes causas de óbitos no país, sendo que 55% das vítimas situam-se na faixa etária economicamente ativa (de 20 a 49 anos). A cada ano, mais de 33 mil pessoas morrem e cerca de 400mil ficam feridas em ocorrências de trânsito.

O comportamento dos motoristas, o grande movimento de pedestres, a má conservação e sinalização das vias, faz com que ocupemos lugar tão alto no ranking mundial de acidentes de trânsito. Os custos relacionados a estes acidentes em áreas urbanas são consideráveis, sem contar o valor imensurável da vida humana.

Considerando apenas as áreas urbanas, segundo o Ministério das Cidades, os acidentes geram um prejuízo de cerca de R\$ 5,3 bilhões por ano, prejudicando o desenvolvimento econômico e social do país.

Acompanhando o crescimento urbano, o fenômeno trânsito passou a ser relevante na gestão da cidade, principalmente em relação à qualidade e expectativa de vida dos cidadãos. Portanto, a responsabilidade dos técnicos e gestores municipais é grande no sentido de implementar ações visando a segurança nas vias.

O CTB e a legislação complementar em vigor mudaram profundamente o panorama institucional do setor. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

2 - METODOLOGIA

A metodologia da pesquisa dependerá da abordagem adotada: quantitativa ou qualitativa, podendo fazer uso de ambas. Contudo, há distinção nos critérios para definição da amostra da pesquisa, os instrumentos de coleta de dados, assim como a forma pelos quais os dados são obtidos, e como serão tratados diferentemente.

A verdade científica se utiliza de método científico para encontrar respostas, respeitando as seguintes condições de ciência: (SILVA, [s.d], p.19-37)

Evidência verificável: observações concretas e factuais que possam ser comprovadas quanto à exatidão; Rejeição de absolutos: a ciência não admite verdades absolutas, devendo os cientistas estar sempre preparados para examinar novas evidências.

Desta maneira, a pesquisa científica – aqui experimentada - buscou assim uma evidência verificável, com observações concretas que pudessem ser comprovadas quanto a sua exatidão. E a pesquisa deve permanecer experimental, respeitando sua neutralidade ética.

O pesquisador não deve permitir que os valores pessoais influenciem o projeto, a objetividade exige que o pesquisador tenha uma visão distante e impessoal, e que aplique métodos de estudo padronizados e rigorosos com descrições precisas e corretas dos dados investigados.

A exposição metodológica adotada foi a de um ensaio, objetiva-se descobrir e analisar as razões que levam a existência de vários fatores que barram ou dificultam o processo referente ao tema citado.

2.1 Pesquisa

A pesquisa está presente no cotidiano do ser humano desde tenra idade, contudo, raramente se dá conta desta presença. Na fase adulta quando o universitário inicia seus estudos junto às disciplinas como Metodologia da Pesquisa Científica; ou similar; parece-lhe algo novo e até atemorizante para alguns, contudo, vendo pelo ângulo de que pesquisar é um ato contínuo e comum, como por exemplo, escolher o canal de televisão, escolher qual roupa usará, qual faculdade, qual curso, enfim, a necessidade e a prática de pesquisar já nos acompanha diariamente, apenas a versão para um trabalho científico necessita ser elaborado sobre técnicas e conceitos já testados e aprovados, de forma a validar e registrar todo o percurso pelo qual ‘caminhou’ o pesquisador até a conclusão do trabalho vigente.

Para Booth et al (2000), por exemplo, afirmam que os problemas do dia-a-dia podem suscitar em ‘problemas’ de pesquisa, porque nos fazem questionar algo que ainda não sabemos e que poderia ser solucionado.

A pesquisa científica é uma investigação, que objetiva alcançar um conhecimento específico muito bem estruturado, referente a determinado assunto. Por meio da pesquisa, o Homem tem descoberto muitas coisas, tanto importantes e fascinantes, como também tristes ou nocivas, e a Ciência, por sua vez, reconhece a importância da pesquisa.

2.1.1 Tipo de Pesquisa

Para estes fins, a pesquisa percorrerá alguns caminhos, tanto o da pesquisa exploratória através de uma revisão bibliográfica de literatura específica, quanto o da aplicação de ‘pesquisa de campo’, contudo em menor escala.

[...] projeto de pesquisa exploratória é útil quando as questões de pesquisa são vagas ou quando há pouca teoria disponível para orientar as previsões. Às vezes, os administradores e os pesquisadores podem achar impossível a formulação de uma afirmação básica do problema de pesquisa. A pesquisa exploratória é usada para desenvolver uma melhor compreensão.” (HARVEY JR et al. 2005, p. 83)

A pesquisa também pautará em descrever alguns exemplos, para fins de conhecer algumas situações, bem como, seus impactos, relação, e se possível identificar a presença de falhas da instituição.

Possivelmente pontos críticos que possam ser os fatores determinantes para existência deste fenômeno pesquisado, por trazer influências tanto objetivas quanto subjetivas que resultam por vezes, em prejuízos, ou no não alcance das metas pretendidas. E isto será possível ao se pautar em uma pesquisa exploratória. A intenção é a de possibilitar, “[...] que as empresas desenvolvam novos produtos bem-sucedidos de maneira mais sistemática”. (apud SWADDLING e ZOBEL, p. 21)

Opta-se pelo ensaio, por uma abordagem não probabilística tendo por técnica a revisão bibliográfica.

A pesquisa não tem a pretensão de esgotar o tema. O principal objetivo foi o de extrair informações importantes, trazendo uma contribuição que reforce a literatura quanto ao fenômeno – citado -, formatando, assim, esta obra como primeiros passos para o pesquisador rumo à constatação das causas e possíveis soluções.

3 - TRÂNSITO

O controle do trânsito pelo Poder público é serviço de relevante interesse social. É serviço que, por sua natureza, é essencial. Neste sentido, as considerações da resolução do CONTRAN n. 166/2004 são categóricas:

(...) Um trânsito ruim e no limite criminoso, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, aproxima-nos da barbárie e do caos. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é dever de todos.

Diferentemente de algumas outras normas sociais, que podem ser rompidas ou ignoradas sem que ninguém perceba, as normas de trânsito produzem um efeito imediato, levando, sua obediência, ou não, à manutenção da qualidade de vida do cidadão e da coletividade, ou a resultados desastrosos. Com isso, o trânsito configura-se em uma notável escola de e para a democracia. (MELLO, 1999).

O Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar em vigor vieram introduzir profundas mudanças no panorama institucional do setor. Para sua real implementação em todo o país, muito é preciso ainda investir,

principalmente no que diz respeito à capacitação, fortalecimento e integração dos diversos órgãos e entidades executivos de trânsito, nas esferas federal, estadual e municipal, de forma a produzir efeito nacional, regional e local e buscando contribuir para a formação de uma rede de organizações que constituam, verdadeiramente, o Sistema Nacional de Trânsito. (Resolução CONTRAN nº 166 de 15 de setembro / 2004, item 2.1.3.2.).

Uma política de trânsito deve ter o cidadão brasileiro como foco de todas as ações. Dentro desta visão cidadã, sendo a segurança no trânsito uma questão mundial grave e urgente e tendo em conta que as estatísticas alarmantes de mortes prematuras em ocorrências de trânsito são assustadoras; faz-se necessário uma intervenção efetiva das esferas estatais e não há como negar a essencialidade do serviço de policiamento do trânsito. (MEIRELLES, 1996).

Atento ao princípio constitucional o Código de Trânsito Brasileiro preceitua expressamente: Art. 25 que

Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

A responsabilidade institucional sobre as questões de trânsito e transporte no Brasil está dividida entre os três níveis de governo: Federal, Estadual e Municipal – dependendo das características da infra-estrutura e dos modos de transporte.

No caso do transporte, o governo federal é responsável pelos aeroportos e portos, pelo sistema federal de ferrovias e pelo sistema federal de rodovias (embora parte destes sistemas já foi ou está sendo transferida para o

nível estadual); ele também controla o sistema de transporte interestadual, rodoviário e ferroviário.

Os governos estaduais são responsáveis pelas rodovias e ferrovias estaduais, pelo sistema de ônibus intermunicipal e de longo percurso e pelo transporte metropolitano. E os governos municipais são responsáveis pelo transporte público e pelo trânsito dentro dos seus limites geográficos. A União tem a prerrogativa constitucional de legislar sobre transporte e trânsito, cabendo aos demais níveis de governo a regulamentação nas suas áreas de competência. (SANTOS, 2003).

A participação da comunidade na discussão e proposição de ações ainda é rara como comprometimento formal no relacionamento cotidiano entre governo e sociedade, embora tenha havido um grande crescimento desta relação na última década.

Atualmente, uma grande parte dos órgãos governamentais está comprometida com este relacionamento, principalmente no caso dos projetos com impactos ambientais importantes. Este tipo de comportamento surgiu como parte de um movimento político para maior controle das ações governamentais e foram reforçados pelas novas leis ambientais, principalmente a obrigatoriedade da realização de estudos de impacto ambiental para obter-se a aprovação de um projeto de transporte e trânsito.

Faz-se necessário ressaltar que houve falta de interesse por parte dos governos anteriores, ao não dotarem de recursos humanos e orçamentários os organismos estaduais e federais para que executassem suas funções, principalmente as de operação, fiscalização, patrulhamento e policiamento ostensivo. A cidadania foi desrespeitada de várias formas, seja pela ausência de investimentos adequados na qualidade e na segurança da circulação de pessoas e mercadorias, seja pelo fato dos estados não terem garantido aos seus Cetrans as condições mínimas para que os recursos interpostos pelos cidadãos em respeito a autuações fossem adequadamente considerados. (SANTOS, 2003).

Na medida em que aumenta o número de veículos em circulação no país, agravam-se as condições de trânsito nas cidades. O Brasil, nas últimas décadas, tem-se colocando entre os campeões mundiais de acidentes de trânsito, isso reflete a desorganização existente no trânsito, a deficiência geral da fiscalização sobre as condições dos veículos e sobre o comportamento dos usuários, e da impunidade dos infratores.

O Brasil possuía, em 1995, uma população de 152 milhões de pessoas, sendo que cerca de 120 milhões (79%) moravam em áreas urbanas. O crescimento da população urbana continua e estima-se que esta proporção atingirá 90% em 2010. O número de veículos no país tem crescido rapidamente nas últimas décadas: de 430.000 em 1950, o número aumentou para 3,1 milhões em 1970, chegando a 25 milhões em 1995. Estima-se que a frota atual esteja em torno de 29 milhões de veículos. (IBGE / 1970 e 1990).

O aumento do número de veículos e da população elevou o número de passageiros transportados por meios rodoviários (50% entre 1986 e 1996) (IBGE, 1999).

Estas mudanças recentes estão ligadas a características específicas do processo econômico do país. O Brasil tem uma das piores distribuições de renda entre os países em desenvolvimento e enfrentou, nas últimas décadas, elevadas taxas de inflação. Com a queda na inflação, a partir de 1995, houve a estabilização econômica com impacto imediato na demanda de bens, principalmente entre as camadas de renda mais baixa que tinham sofrido muitas desvantagens no período inflacionário.

A estabilidade criou as condições para um novo ciclo de crescimento da indústria automobilística e a classe média sentiu-se segura para adquirir veículos novos, devido à flexibilização das formas de pagamento, como

prestações mensais relativamente baixas. O fim das barreiras à importação deu início ao rápido crescimento da frota de automóveis estrangeiros adquiridos pelas camadas sociais de alto poder aquisitivo. Como resultado destes fatores, a frota de automóveis começou a crescer rapidamente. Paralelamente, passou-se a verificar uma queda no uso do transporte público, conforme detalhado à frente.

O grande desafio é como acomodar, com qualidade e eficiência, estes contingentes populacionais adicionais e os deslocamentos que eles farão, considerando que o aumento da frota de automóveis, de seu uso e da mobilidade tendem a agravar os problemas de congestionamento, poluição e acidentes.

4 - ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo Duperre et al; Murray; Lopez (2002) mais de um milhão de mortes e cerca de dez milhões de lesões incapacitantes e permanentes ocorrem no mundo inteiro.

Desta pesquisa, uma das características mais marcantes se dá pelo fato de que a maioria dos casos acontecem nos países mais pobres, e destes índices o agravante recai sobre os mais vulneráveis, ou seja, os pedestres e as crianças.

Conforme a mesma pesquisa, “[...] os riscos de passageiros de veículos aumentam acentuadamente ao longo da adolescência [...]”

Segundo Duperre et al (2002) mais

Em 2003, 46,7 mil pessoas morreram e quase dois milhões ficaram feridas nas rodovias da União Européia. Para a Comissão Européia de Transporte, mudar o comportamento de motoristas e passageiros no uso do cinto de segurança é uma das chaves para melhorar as condições de segurança nas rodovias.

Algumas medidas, como o uso do cinto de segurança, vêm sendo tomadas para amenizar, ou seja, para se evitar acidentes com maior gravidade ou pelo menos para que quando ocorram as vítimas sofram menos lesões e se possível diminuam os riscos de lesões incapacitantes.

Uma campanha chamada “Euchires 2005” foi iniciada na Bélgica e alcançou dez países da União Européia. Ela foi direcionada às crianças visando incentivar o uso do cinto de segurança em toda a Europa. Para tanto, a campanha distribuiu presilhas para enfeitar o cinto de segurança com um simpático tatu, o mascote da campanha, para fins de chamar a atenção das crianças de quatro a doze anos.

O uso de cinto de segurança e demais itens que visam à segurança dos passageiros e motorista, bem como informações que instruem sobre travessia de pedestres recaem justamente na questão da educação como fator preponderante de mudança comportamental.

Segundo estimativas, visava-se diminuir o número de vítimas fatais em acidentes nas rodovias européias até 2010, através de campanhas como a “Eurochires 2005”.

Segundo o IPEA

Anualmente morrem mais de 35 mil pessoas no Brasil devido aos acidentes de trânsito nas estradas e vias urbanas, a um custo de aproximadamente de R\$ 28 bilhões para o País, ou 1,2% do **PIB** nacional, segundo pesquisas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Conforme pesquisa realizada pelo Denatran¹, no ano de 2004, houve uma média de 307 acidentes por dia, ou seja, em torno de 13 acidentes por hora nas rodovias federais, de forma que segundo a pesquisa, houvera uma média de 1,7 veículos e 4,07 pessoas envolvidas em cada um destes acidentes.

Já em 2005, segundo o Denatran,

A redução desse número em 2005, relativamente ao ano anterior, foi de 2,4%, que não se fez acompanhar da redução de mortos no local; pelo contrário, houve um acréscimo de 3,8%, evidenciando que os acidentes apresentaram uma gravidade maior, muito embora o número de pessoas envolvidas tenha decrescido (-9,3%) e, dentre estas, aquelas classificadas como feridas pela Polícia Rodoviária Federal (-0,1%).

Em relação aos custos destes acidentes, conforme a ‘pesquisa de campo’ “[...] 6,7% dos envolvidos classificados como ilesos se revelaram feridos posteriormente. Da mesma maneira, 6,2% dos feridos no local do acidente, registrados assim pela Polícia Rodoviária Federal no BAT, foram a óbito”.

¹ http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf

Havendo assim “[...] um acréscimo em torno de 66% no número de mortos declarados no Denatran [...]”. Conseqüentemente “[...] 4.067 mortos a mais em 2004 e 4.064 mortos a mais em 2005”.

Justificando, portanto o aumento de preocupação com os acidentes de trânsito no país. Autoridades e deputados já iniciam alguma participação, como no caso do deputado Hugo Leal que apresentou o documento "Compromisso Público por um Trânsito Mais Seguro", que espera aprovação pela comissão na próxima semana, seguindo sugestão do presidente do colegiado, deputado Eliseu Padilha (CEAT, mai 2008)².

Além da gravidade e riscos físicos causados ao cidadão vitimado por um acidente de trânsito, ainda há outros prejuízos que o AT causa à sociedade:

- a) aumento de custos para a rede pública de saúde;
- b) aumento de frota e de funcionários para fiscalizar e orientar as vias públicas;
- c) denota falta de segurança e de infra-estrutura interna;
- d) incidência de uma diminuição de interesse de investimento nas áreas geográficas consideradas de maior risco, especialmente se a organização depender potencialmente da malha rodoviária;
- e) prejuízos ao turismo brasileiro já que toda e qualquer característica negativa que é ressaltada do país no exterior causa queda de vendas de passagens, estadia e demais serviços atrelados;
- f) crescimento de incidência de problemas de saúdes específicos, originados de trânsito poluído, violento, inseguro e ‘barulhento’, por exemplo, problemas na área auditiva, circulatória, respiratória, e emocional.

Segundo informações no portal da ABETRAN – Associação Brasileira de Educação de Trânsito -,

O Brasil tem prejuízo anual de R\$ 105 milhões com acidentes de trânsito. São custos com perdas em produção, custos médicos, previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro e custos com emergências entre outros. [...] No Rio de Janeiro 41% dos acidentes são causados por excesso de velocidade. É o Estado onde essas infrações são mais freqüentes, seguidos de São Paulo (28%) e Brasília (21%). [...] Os atropelamentos são

² www.ceatnet.com.br

responsáveis por 36% das mortes nas estradas brasileiras. O pedestre só tem chance de sobreviver se o veículo estiver a 30 km/h. Se o motorista estiver a 40 km/h, a chance de óbito vai para 15%. A 60 km/h, a chance de morte cresce assustadoramente, vai para 70%. E, caso o pedestre seja apanhado a 80 km/h, provavelmente não terá qualquer chance de sobreviver.

Entre outros prejuízos, fica, contudo claro que há uma necessidade gritante de atitudes preventivas e corretivas não somente a curto e médio prazo, mas especialmente em longo prazo.

Em suma, a busca por uma melhor qualidade de vida por toda sociedade.

Um estudo realizado por Queirós e Oliveira (2003), pela Unicamp, colabora para esclarecer algumas das causas que levam indivíduos a provocar os AT,

A relação entre meio urbano moderno, condições de trabalho, violência e estresse tem sido analisada propriamente por Dejours (1992), que mostra como, em tal contexto, o trabalhador pode tornar-se uma pessoa estressada a qualquer momento, correndo riscos de sofrer ou de provocar vários tipos de acidentes, inclusive o de trânsito. Dejours concentra-se, em particular, nas condições de trabalho, que levam à alienação e ao estresse. (QUEIRÓS; OLIVEIRA, 2003. p.18)

A representante do IPEA Patrícia Morita ressaltou que a maior causa de morte no país, se dá pelas mais de cem mortes diárias no trânsito brasileiro. Há várias causas que têm colaborado para o aumento gradativo e perigoso dos acidentes de trânsito (AT); entre eles:

- a) falta de formação adequada dos condutores de veículos motorizados;
- b) ausência de cooperação por parte da sociedade, por exemplo, a ausência de participação dos pais e familiares durante a formação e alteração de comportamento;
- c) o peso excessivo de caminhões que tanto danificam as estradas, como também colocam em risco o motorista condutor e todos os veículos próximos;
- d) uso de bebida e drogas pelos condutores;
- e) tráfegos intensos;

- f) má conservação das vias;
- g) sobrecarga de trabalho dos condutores, colocando-os em grupos de riscos, ou seja, candidatos a acidentes de trânsito;
- h) desqualificação por parte de alguns instrutores de trânsito;
- i) desrespeito às normas de trânsito;
- j) erro humano;
- k) dirigir sob efeito de álcool e substâncias entorpecentes;
- l) trafegar em velocidade inadequada;
- m) inexperiência e falta de conhecimento;
- n) falta de atenção e falha de observação.
- o) outros.

Como podem ser observados, muitos dos problemas citados – conforme dados da Abetran -, podem ser abordados por pessoal técnico junto à população, para fins de orientar, educar, ou seja, colaborar para o surgimento de uma maior e melhor conscientização frente aos diversos problemas causados no trânsito, não somente os citados acidentes, como também a violência, as agressões, até mesmo as verbais.

Deste ponto de vista, o autor ratifica a importância da presença de 'Educação no Trânsito' desde cedo na vida do cidadão, ou seja, através não somente de ações e atitudes governamentais por meio de projetos temporários, mas especialmente contando com a estrutura de cursos regulares.

Portanto, acertadamente a Resolução 265, de 14 de dezembro de 2007, que regulamenta o curso teórico no ensino médio das escolas públicas e particulares, para o processo de habilitação de condutores de veículos como atividade extracurricular vem ao encontro de uma necessidade imediata.

Outro ponto essencialmente importante refere-se à retomada de valores familiares abolidos ou ausentes, contudo por ser de âmbito pessoal de cada lar e família, fica aqui como questão levantada pelo autor, e como sugestão, para que os setores responsáveis pelo trato com as comunidades, incluam em seus planejamentos anuais, nas palestras que costumeiramente já realizam em escolas, postos de saúde e demais espaços públicos, que seja inserido nessas

pautas a questão da preocupação com as crianças e adolescentes já serem orientados desde pequenos sobre os perigos e cuidados, bem como sobre direitos e deveres de cada cidadão pedestre e condutor.

O Brasil apresenta índices elevadíssimos de acidentes de trânsito – dentre os maiores do mundo – dada a incompatibilidade entre o ambiente construído das cidades, o comportamento dos motoristas, o grande movimento de pedestres sob condições inseguras, e a precariedade da educação e da fiscalização do trânsito. O Departamento Nacional de Trânsito registrou em 1997 mais de 30 mil mortes no trânsito do país, e cerca de 260 mil feridos. Estes números podem ser considerados subestimados, frente ao sobre registro e à ocorrência de mortes após o acidente.

O custo global pode ser estimado em vários bilhões de reais por ano, sem contar os prejuízos causados aos que adquirem deficiências físicas permanentes.

Nas grandes capitais, o maior número de óbitos ocorre entre os pedestres – em Belo Horizonte perto de 80%, em São Paulo 60%, atestando a violência do trânsito brasileiro. Os índices médios verificados em grandes cidades brasileiras são muito superiores aos de cidades de países desenvolvidos³.

A cidadania foi desrespeitada de várias formas, seja pela ausência de investimentos adequados na qualidade e na segurança da circulação de pessoas e mercadorias, seja pelo fato dos estados não terem garantido aos seus Cetrans as condições mínimas para que os recursos interpostos pelos cidadãos em respeito a autuações fossem adequadamente considerados.

³ DENATRAN, 1998 para cidades Brasileiras e CET, (1992 e 1997) para cidades de outros países.

5 - Problemas Relacionados ao Trânsito no Brasil

Um interessante estudo e pesquisa fora realizado por Lamounier e Rueda⁴ em 2005 pela Universidade São Francisco, a respeito da 'Psicologia de Trânsito'. Segundo este artigo, no Brasil há poucos estudos a respeito de acidentes de trânsito (AT), bem como os estudos inerentes à Psicologia de trânsito são muito recentes.

Praticamente, ações referentes a questões ligadas ao trânsito são muito recentes e, portanto muito pouco se sabe sobre:

[...] comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia de tráfego, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das conseqüências traumáticas resultantes dos AT [...].

Segundo dados do Departamento de Estatística do Sistema Único de Saúde,

No ano de 2002, morreram em nosso país, vítimas de acidentes de transporte, 5.538 crianças e adolescentes na faixa etária de 0 a 19 anos, sendo que 55% tinham entre 15 e 19 anos e, desses, 43% eram do gênero masculino.

Para o sociólogo Naldson Ramos, um dos mais fortes fatores que têm acrescido mais violência ao trânsito está vinculado à expansão de veículos sem controle.

Um bom exemplo foi exposto em notícia pela Gazeta Digital este ano,

Com R\$ 500 no bolso, qualquer pessoa já pode dar entrada num veículo, em condições de pagamento que cabem no bolso. Mas na prática, tanta facilidade gera problemas difíceis de serem contornados. Há falhas de sinalização, buracos nas ruas e avenidas e quebra-molas irregulares, para completar o caos, os gestores públicos estão despreparados para planejar e fiscalizar a execução das leis.

⁴ http://scielo.bvs-psi.org.br/scielo.php?pid=S1676-73142005000100005&script=sci_arttext

Conforme o mesmo noticiário,

Hoje estão cadastrados no sistema do Detran 206 mil automóveis sendo 55 mil motos, fora os que estão irregulares e os que têm placas de outros estados, mais circulam aqui. Mas a nossa malha viária continua a mesma de 10 anos atrás, época em que a frota não chega a 100 mil.

Fica nítido o descontrole entre entrada e aumento de demanda de veículos e a defasagem de qualidade e estrutura nas estradas e ruas do Brasil.

Contudo o mesmo sociólogo aponta que parte da mudança comportamental dos motoristas nas ruas traduz a mudança comportamental das novas gerações, no qual a:

[...] falta de controle da família, que não sabe onde, quando e nem como os filhos estão se comportando na rua. Dois copos de cerveja já são suficientes para reduzir bastante os reflexos e prejudicar a condução motora, os pais precisam monitorar isso, cobrar responsabilidade.

Neste cenário, o Código de Trânsito Brasileiro entrara há dez anos atrás com muita força, e chegou-se a acreditar que o novo sistema iniciaria uma nova Era onde se pudesse contar com o rigor do cumprimento da lei. Para elucidar esta sensação de quase unanimidade nacional, o autor desta obra cita aqui um trecho da notícia reportada pela Folha de São Paulo de 28 de janeiro deste ano, no qual o novo sistema atrelado ao Código de Trânsito Brasileiro era [...] apontada como um dos principais motivos para as reduções drásticas, entre 20% e 40%, das vítimas de acidentes em rodovias federais brasileiras ou no Estado de São Paulo.

Mas não tardou muito para a euforia momentânea se dissipar, pois o novo sistema de cassação da carteira por meio de pontos, já não consegue atender às expectativas anteriores, para tanto o autor cita um novo trecho da mesma reportagem (acima citada),

[...] Mas a tendência passou a ser revertida nesta década, e os sinais mais preocupantes de alerta foram dados em 2007, quando a elevação das mortes superou 10%, tanto nas rodovias federais do Brasil -os maiores patamares desde 1998- como nas estradas estaduais paulistas -recorde a partir de 2002.

E o pior desta situação, é que a receita provinda de multas – no qual cresce a cada ano -, que a princípio deveria ser investida em educação, mas infelizmente sua ‘finalidade original’ foi desviada, sendo principalmente acrescido e congelado nos cofres públicos, para fins de diminuir a dívida pública.

O ex-presidente do Denatran, Brasilienze, disse que "A população, no começo, achava que as autoridades tinham mudado e que iriam pegar pesado. As multas, na época, tinham certo peso. Mas hoje não pesam tanto" (FOLHA DE SÃO PAULO, 2008).

Entre as metas que não saíram do papel, conforme Brasilienze:

- a) a elaboração de projetos de sinalização em 90 municípios;
- b) os programas de educação em mil municípios;
- c) a inspeção veicular obrigatória.

Esta situação já se encontra como pauta na Câmara dos Deputados, e até já se tornou notícia no portal <http://www2.camara.gov.br/>

Apesar dos expressivos prejuízos da União com acidentes de trânsito nas estradas, o governo federal tem retidos no Tesouro mais de R\$ 1 bilhão, provenientes de multas, que deveriam ser obrigatoriamente aplicados em programas de conscientização e segurança no trânsito. "Esses recursos deveriam ser aplicados em programas educativos e para aumentar a atuação da Polícia Rodoviária Federal", cobra o deputado Hugo Leal (PSC-RJ), autor do requerimento da audiência pública promovida nesta quarta-feira pela Comissão de Viação e Transportes para discutir as causas das mortes no trânsito e suas possíveis soluções (CÂMARA DOS DEPUTADOS, Portal, 2007)

Entre outras palavras, uma das forças contrárias se dá pelo aumento progressivo do número de automóveis circulantes, urbano e industrial, além da falta de cultura popular voltada para a segurança; a impunidade e a falta de legislação efetiva; acrescido do aumento da população e às más condições das vias de circulação.

O Denatran tem registrado índices altíssimos de acidentes com e sem vítimas fatais. Além do risco de morte ou da perda de capacidades físicas, o aumento de acidentes de trânsito, tem acarretado sobrecargas nos atendimentos hospitalares. O Brasil gasta por ano cerca de R\$ 105 milhões com os acidentes de trânsito.

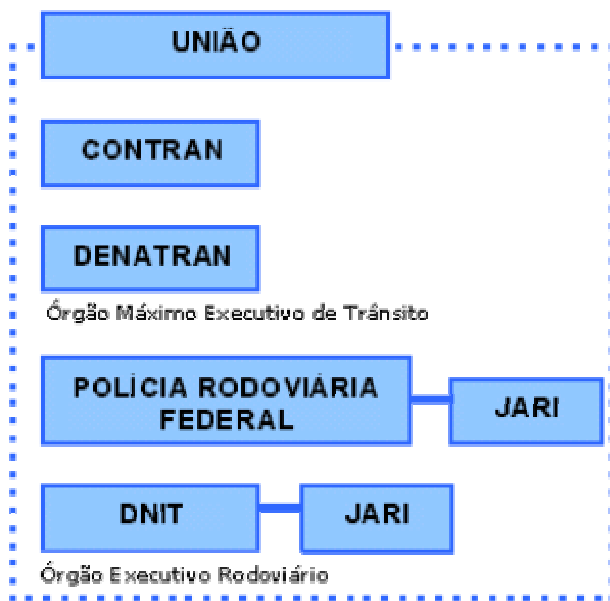
Segundo Denatran

[...] dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de AT, com média de internação de vinte dias, gerando um custo médio de vinte mil dólares por ferido grave.

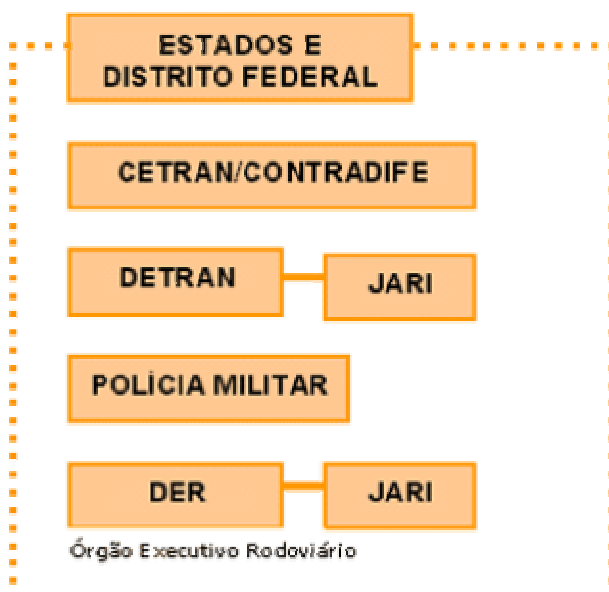
Alem destes números espantosos, os números de agressões físicas e verbais têm aumentado consideravelmente. Dirigir hoje é uma tarefa além de árdua também arriscada, sair de casa para o trabalho e não se sabe se voltará.

Este problema agrava várias situações e coíbe o crescimento do país, de uma forma ou de outra, pois esbarra no marketing negativo que a situação gera e, portanto afasta publico para turismo; os congestionamentos impedem o fluxo de carga e descarga dos transportes e assim emperrando um melhor andamento na área de logística em geral. E para agravar tem a questão comportamental do cidadão, que no papel de adulto deveria se preocupar em prestar bons exemplos, mas pelo contrário, cada vez mais, mais violência e acidentes de trânsito tem ganho espaços, ruas e avenidas.

5 - O SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO



<http://www.perkons.com/educacao/interna.php?codpagina=125&codidioma=8&codpai=121>



<http://www.perkons.com/educacao/interna.php?codpagina=125&codidioma=8&codpai=121>



<http://www.perkons.com/educacao/interna.php?codpagina=125&codidioma=8&codpai=121>

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

5.1 - O Código de Trânsito Brasileiro

O Art. 5º do Código de Trânsito Brasileiro cita:

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.

Transitar livre e seguramente é em última análise garantir o direito à vida. É direito de todos e dever do Poder Público assegurá-lo. Para tanto devem os entes públicos administrar este interesse de modo eficiente.

Administrar é gerir interesses alheios. Em seu sentido objetivo, administração Pública é a gestão de bens e de interesses públicos. Em outras palavras é:

(...) a gestão de bens e interesses do povo, com um mínimo de sacrifício dos direitos e garantias individuais, visando o bem comum. A função administrativa compreende, fundamentalmente, o planejamento, a tomada de decisões e a execução para alcançar os fins estatais⁵.

Conforme definição de Meirelles (1996), serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, com fim de satisfazer necessidades da coletividade ou conveniências do Estado.

Essenciais são aqueles serviços que a Administração presta diretamente à comunidade, por reconhecer ser necessário para a sobrevivência do grupo social e do próprio Estado.

O controle do trânsito pelo Poder público é serviço de relevante interesse social. Que, por sua natureza, é essencial. Neste sentido, as considerações da resolução do CONTRAN n. 166/2004 são categóricas:

⁵ Maria Roseniura de Oliveira Santos *in*. O Perfil Constitucional da Competência do Auditor-fiscal do Trabalho. p. 91/92.

(...) Um trânsito ruim e no limite criminoso, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, aproxima-nos da barbárie e do caos. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é dever de todos.

O trânsito, sem dúvida, é um palco de exercício da cidadania, onde todos, usuários e entidades, dispõem de direitos e deveres. O conhecimento e respeito a estes são a base para um trânsito seguro, ordenado e democrático, garantindo as premissas do atual Código de Trânsito, que são: a defesa da vida e a preservação do meio-ambiente.

O Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

5.2 - Informações de integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito

Para os municípios se integrarem ao Sistema Nacional de Trânsito, exercendo plenamente suas competências, precisam criar um órgão municipal executivo de trânsito, previsto no artigo 8º, do CTB e Resolução nº 106/99-CONTRAN, com estrutura para desenvolver atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística. Conforme o porte do município, poderá ser reestruturada uma secretaria já existente, criando uma divisão ou coordenação de trânsito, um

departamento, uma autarquia, de acordo com as necessidades e interesse do prefeito.

O art. 16, do Código de Trânsito Brasileiro, prevê ainda que, junto a cada órgão de trânsito, deve funcionar a Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI), órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades impostas pelo órgão executivo de trânsito.

No artigo 24 do CTB temos a disposição das competências municipais como segue:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas; V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar; IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas; X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias; XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível; XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação; XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes; XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes

de infrações; XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal; XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN; XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado; XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos. § 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito. § 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

O CTB - sancionado em setembro de 1997 e vigorado a partir de janeiro de 1998 trouxe grandes mudanças em relação à situação anteriormente vigente. A seguir estão resumidas as principais alterações.

Os novos requisitos de habilitação:

O novo código estabelece que a habilitação de condutores se dará em duas etapas. Após a aprovação nos exames, o candidato recebe uma Permissão para Dirigir, válida por um ano. Caso neste período ele não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, nem seja reincidente em infração leve, poderá receber a Carteira Nacional de Habilitação definitiva. (artigo 148). Paralelamente, o novo código exige que no processo de habilitação sejam incluídos os temas referentes aos primeiros socorros e à direção defensiva (artigos 147 e 148).

O código determina que os veículos automotores devem passar por vistorias periódicas, a respeito das suas condições de segurança e de emissão de poluentes e ruídos (artigo 104). A concessão do licenciamento é condicionada à aprovação nestes testes (artigo 131).

O novo código torna obrigatório o uso do cinto de segurança para todos os passageiros (artigo 65) e o transporte de crianças de até 10 anos no banco traseiro (artigo 64).

Contudo não devemos nos esquecer que a segurança pública deve-se estender além da área urbana dos municípios, assim sendo, a polícia rodoviária participa sendo a principal atuante.

5.3 - INFRAÇÕES: A Atribuição de Penalidades

O novo código estabelece vários procedimentos que garantem amplo direito de defesa ao cidadão que for notificado sobre a ocorrência de uma infração de trânsito. Inicialmente, a autoridade de trânsito deve enviar a notificação em um prazo máximo de 30 dias, caso contrário a notificação perde validade e a infração não pode ser computada. Recebida a notificação, o cidadão pode interpor recurso junto a dois órgãos – a JARI e o CETRAN – que deverão avaliar sua validade. Este procedimento impede as grandes surpresas no licenciamento, quando apareciam “multas” absolutamente desconhecidas, sem qualquer possibilidade de defesa. (SANTOS, 2003).

O novo código introduz penas administrativas mais severas e penas pecuniárias mais altas para as infrações (artigos 256 a 258) e define uma série de crimes de trânsito, que receberão as maiores punições (artigos 302 a 312). O texto torna obrigatório o teste de alcoolemia quando há suspeita de direção embriagada (artigo 277). O Código cria, ainda, o sistema de pontuação, pelo qual a pessoa que somar um certo número de pontos decorrente de infrações de trânsito sofre penas mais graves (artigo 259).

O código estabelece que os recursos das multas só poderão ser aplicados em programas e projetos de trânsito (artigo 320).

5.4 - Mudanças na Legislação

Recentemente algumas mudanças nas leis que regem o trânsito em território nacional denotam a preocupação e importância da educação no trânsito.

Através da Resolução 265, de 14 de dezembro de 2007, fora regulamentado o curso teórico no ensino médio das escolas públicas e particulares, para o processo de habilitação de condutores de veículos – atividade extracurricular.

Segundo CONTRAN⁶

[...] basta qualquer escola de ensino médio se estruturar e solicitar o credenciamento junto ao Detran para desenvolver o tema trânsito como atividade extracurricular, permitindo aos seus alunos de ensino médio obter o certificado do curso teórico para realizar a prova junto ao Detran, conforme art. 2º resolução pré-citada 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. (Centro de Estudos Avançados e Treinamento, fev 2008)

Já outras mudanças denotam preocupação em relação aos responsáveis por orientar e habilitar os cidadãos candidatos à motorista. Sendo assim, o projeto de Lei 2788/08 do deputado Ratinho Júnior (PSC-PR), que visa criar o Registro Nacional de Instrutores e Examinadores (Renaix), pelo qual conterà informações referentes aos instrutores e examinadores de habilitação de trânsito e os dados sobre infrações e respectivas pontuações aplicadas aos motoristas por eles instruídos ou aprovados, será de enorme valia.

Conforme notícia veiculada no Portal da Câmara dos Deputados⁷, de maio deste ano, atualmente, o Código Nacional de Trânsito já prevê que “[...] os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores constarão do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach).”

Assim como “[...] o habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme

⁶ <http://www.ceatnet.com.br/modules/news/article.php?storyid=50>

⁷ <http://www2.camara.gov.br/internet/homeagencia/materias.html?pk=122270>

regulamentação a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).”(CÂMARA DOS DEPUTADOS, Portal, 23mai2008)

6 - SINALIZAÇÃO

No trânsito é muito importante praticarmos atitudes certas, conhecendo as leis e os sinais, e também cuidando do meio ambiente no qual vivemos.

A sinalização de trânsito informa e orienta os usuários das vias. O respeito à sinalização garante um trânsito mais organizado e seguro para os condutores e pedestres.

Placas, inscrições nas vias, sinais luminosos, gestos e sons compõem o código da sinalização de trânsito. Essas informações que regulamentam o trânsito, advertem os usuários das vias, indicam serviços, sentidos e distâncias, sendo classificadas pelo CTB em sinalização vertical, sinalização horizontal, dispositivos de sinalização auxiliar, sinalização semafórica, sinais sonoros e gestos.

É todo sistema formado por dispositivo de controle, obedecendo a convenções e uniformizações, com objetivos de segurança, fluidez e ordenação do tráfego.

A sinalização da via pública é de suma importância para a segurança de seus usuários, devendo ser clara, simples, objetiva e colocada em posição que a torne perfeitamente visível, durante o dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança.

Atualmente, a sinalização em uso no Brasil é do padrão sul-americano, em decorrência da Convenção Pan-americana, realizada em Bogotá, da qual o nosso país participou, e que entrou em vigor a partir de 1974.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, a sinalização pode ser feita através de:

- a) Placas (sinalização gráfica vertical);
- b) Marcas e outros dispositivos (sinalização gráfica horizontal);
- c) Luzes (sinalização luminosa);
- d) Gesto (do agente da autoridade e do condutor de veículo);
- e) Sons (do agente da autoridade e do condutor do veículo);
- f) Marcos;
- g) Barreiras;
- h) Sinalização viva.

6.1 - Sinalização Gráfica Vertical

A sinalização vertical é um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e/ou legendas preestabelecidas e legalmente instituídas.

A sinalização vertical tem a finalidade de fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotar comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança, ordenar os fluxos de tráfego e orientar os usuários da via. A sinalização vertical é classificada segundo sua função, que pode ser de:

- a) regulamentar as obrigações, limitações, proibições ou restrições que governam o uso da via;
- b) advertir os condutores sobre condições com potencial risco existentes na via ou nas suas proximidades, tais como escolas e passagens de pedestres;
- c) indicar direções, localizações, pontos de interesse turístico ou de serviços e transmitir mensagens educativas, dentre outras, de maneira a ajudar o condutor em seu deslocamento. Os sinais possuem formas padronizadas, associadas ao tipo de mensagem que pretende transmitir (regulamentação, advertência ou indicação).

Todos os símbolos e legendas devem obedecer a diagramação dos sinais contida neste Manual.

A sinalização vertical de regulamentação tem por finalidade transmitir aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias urbanas e rurais. Assim, o desrespeito aos sinais de regulamentação constitui infrações, previstas no capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Pelos riscos à segurança dos usuários das vias e pela imposição de penalidades que são associadas às infrações relativas a essa sinalização, os princípios da sinalização de trânsito devem sempre ser observados e atendidos com rigor.

As proibições, obrigações e restrições devem ser estabelecidas para dias, períodos, horários, locais, tipos de veículos ou trechos em que se justifiquem, de modo que se legitimem perante os usuários.

É importante também que haja especial cuidado com a coerência entre diferentes regulamentações, ou seja, que a obediência a uma regulamentação não incorra em desrespeito à outra.

6.2 - Comunicação Verticalizada (Placas)

As placas de sinalização podem ser encontradas ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens mediante símbolos e/ou legendas pré-conhecidos e legalmente instituídos. Sua finalidade é a de manter o fluxo de trânsito em ordem e segurança.

A sinalização gráfica vertical é feita com dispositivos diversos, os quais são dimensionados em função da velocidade de diretriz da via. É confeccionada com materiais refletivos para garantir visibilidade noturna.

Três são as espécies de placas:

- a) de regulamentação
- b) de advertência
- c) de indicação

A utilização das cores nas placas de sinalização é feita obedecendo-se ao seguinte procedimento:

Vermelho	para obrigação de parada, proibição e regulamentação em geral.
Verde	para passagem permitida e orientação direcional.
Azul	para indicação de serviços auxiliares.
Amarelo	para atenção generalizada.
Preto	para regulamentação e informação.
Branco	para regulamentação e informação.

6.3 - Tipos de Sinalização Vertical

6.3.1 - Placas de Regulamentação

As placas de regulamentação indicam as limitações, proibições ou restrições, que governam o uso das vias e cuja violação constitui uma infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Elas são circulares, com exceção da placa de "Parada Obrigatória", que é octagonal, e a de "Dê a Preferência", que é triangular. Têm o fundo branco, com ou sem tarja e borda em vermelho.

- a) os símbolos são inscritos em preto.
- b) essas placas indicam "obrigação".
- c) com a tarja vermelha, indicam "proibição".
- d) as placas de regulamentação são usadas em grande escala nas vias urbanas, mas também são colocadas nas estradas.



6.3.1 - Placas de Advertência

As placas de advertência indicam aos condutores os perigos que não lhes sejam perceptíveis. Suas mensagens têm caráter de recomendação.

São de forma quadrada, nas cores amarela e preta, e sua colocação é tal que suas diagonais ficam nas posições vertical e horizontal.

Podemos agrupá-las da seguinte forma:

- a) placas referentes a curvas;
- b) placas referentes a cruzamentos;
- c) placas referentes ao perfil;
- d) placas referentes a estreitamento de pista;
- e) placas referentes ao sentido;
- f) placas referentes a ferrovias;
- g) placas referentes a perigo.



6.3.3 - Placas de Indicação

As placas de indicação servem para identificar direções, logradouros e pontos de interesse, entre outros, de forma a auxiliar o condutor no seu deslocamento, não constituindo uma imposição.

Podemos dividi-las em:

- placas de sentido e distâncias, normalmente retangulares, de fundo verde, borda e inscrições em branco;
- placas de localização;
- placas de circulação;
- placas de identificação da rodovia;
- placas de serviços auxiliares;
- placas educativas.

7 - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Desde há muito se tenta implantar a Educação para o Trânsito no País. Tornou-se praticamente insuportável a atual situação, pois aparece como causa primeira dos infortúnios a culpa dos próprios motoristas e outros envolvidos. A educação do povo está em um nível deficiente, com uma alarmante falta de respeito aos direitos do próximo.

A situação do trânsito é um problema de educação dos condutores de veículos e dos pedestres. As regras de trânsito devem ser disseminadas nas escolas, já que, mais cedo ou mais tarde, os alunos, em sua maioria, irão conduzir automóveis. É na infância e na adolescência que se verifica a maior aceitação de ensinamentos e de condutas⁸.

A estatística, de uma vítima fatal a cada 30 segundos no trânsito em todo o mundo e o conhecimento de, no Brasil, já termos ultrapassado a triste marca de um milhão de vidas perdidas em acidentes de tráfego, dirigiram minha atenção para o atual código de trânsito Brasileiro, pois o Brasil é ao que parece o campeão mundial de acidentes de tráfego. (RIZZARDO, 2001)

Por sua vez, o capítulo VI da Lei No. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, refere-se à Educação para o Trânsito e em seu art. 74 dispõe que: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Acrescenta em seu parágrafo 1º que: É obrigatória a existência de Coordenação Educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

⁸ RIZZARDO, A. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. 3ª ed. Revista dos Tribunais. São Paulo. 2001.

E no parágrafo 2º determina aos órgãos ou entidades de trânsito a promoção, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Podemos verificar, conforme nos é revelado no art. 76. 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 de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. Em seu parágrafo único, observa-se que: o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito; II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores.

Ao CONTRAN cabe oferecer as propostas ou traçar as linhas básicas da Educação, dos objetivos a serem atingidos, e mesmo da matéria que integrará o Currículo Escolar.

Nesta parte porém, relativa aos conteúdos, à forma de educação e à composição dos currículos, a matéria está mais afeta ao Ministério da Educação e do Desporto, que elaborará os conteúdos a serem transmitidos sobre a Segurança do Trânsito. Conforme a disposição legal, o CONTRAN atuará em conjunto com o Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras. Para a inclusão de conteúdos nos planos escolares apresenta-se indispensável a manifestação dos dois órgãos.

Somente depois o Ministério da Educação e Desporto promoverá a implantação, encaminhando o plano geral às Secretarias de Educação dos Estados, que, por sua vez, traçarão as diretrizes específicas para a sua adoção nas escolas públicas e particulares, inclusive nas municipais.

Encontramos no art. 79: “Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo”.

Há a previsão de se realizarem convênios, no que diz respeito a Educação do Trânsito, com os órgãos de Educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cada órgão estabelecerá as metas da campanha na área de sua jurisdição e inclusive entre entidades particulares já se realizam convênios. Nesta ordem, o Banco do Brasil e a Associação Brasileira de Educadores de Trânsito - ABETRAN - lançaram, em setembro de 1996, o Manual de Educação para o Trânsito, que foi distribuído gratuitamente nas escolas, objetivando atingir as crianças e adolescentes, ressaltando a tática dos mesmos influírem na conduta dos pais, controlando seu comportamento quando na direção de veículos.

Podemos também verificar que no art. 320 do CTB, a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Já o parágrafo único do referido artigo determina que: O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

8 - A QUESTÃO DA REPRESENTAÇÃO SOCIAL E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS

De acordo com Chiarato (2000) neste final de milênio, tanto a educação quanto o trânsito apontam novas diretrizes, explícitas em sua legislação. Portanto, todo e qualquer material destinado à Educação de Trânsito deve estar apoiado em valores e práticas sociais que permitam aos alunos participar e intervir em sua realidade a fim de transformá-la e através do relato histórico disposto nesse capítulo pode perceber a importância de conhecer o passado para poder inferir o futuro.

Assim ainda usando palavras da autora acima percebe-se que a mudança paulatina do regime educacional bem como os sinais de abertura política demonstraram o esforço dos departamentos de trânsito para envolver a sociedade num processo educacional voltado a alunos e pais. Assim, em São Paulo, foi fundado o Clube do Bem-Te-Vi, o Projeto Vida e a Cidade Mirim. Em 1982, o Estado do Rio de Janeiro produziu um material bibliográfico de trânsito, dirigido à orientação de alunos e de professores, denominado Caderno Pedagógico.

A educação brasileira atual será discutida neste estudo como forma de se conhecer como os documentos vigentes podem embasar a estrutura metodológica do projeto aqui em exposição. Estes documentos foram regido pela Lei n. 5692 - Lei de Diretrizes Bases da Educação Nacional - durante vinte e cinco anos. Neste período as escolas procuraram seguir tendências educacionais mais contemporâneas e (re)avaliaram sua forma de ensinar. Entretanto, a estrutura do ensino permaneceu inalterada em função da vigência da 5.692/71.

Atualmente, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - Lei n. 9.394, de 20/12/1996 apresenta alterações significativas e estabelece somente dois níveis escolares: a Educação Básica (composta pela Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio) e a Educação Superior.

O estatuto responsabiliza cada escola pela elaboração e execução de seu projeto pedagógico - respeitando o sistema de ensino adotado por seu Estado ou município. O professor deve participar ativamente desse trabalho.

Os currículos do ensino fundamental têm uma base nacional comum (Parâmetros Curriculares Nacionais). Porém, cabe a cada sistema de ensino e a cada escola oferecer uma parte diversificada de acordo com as características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e da clientela.

Aqui será tratado a problemática do trânsito e o currículo escolar. É importante lembrar que no documento dos Parâmetros Curriculares Nacionais a Educação de Trânsito não é indicada como tema transversal, mas pode ser abordada como tema local: educação para o trânsito.

Embora esse seja um problema que atinja uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significação principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza diversa.

Considera-se, por exemplo, o direito ao transporte associado à qualidade de vida e à qualidade do meio ambiente; ou a convivência no espaço público e o desrespeito às regras de trânsito, ou ainda, à segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, pensando de forma ampla, o tema trânsito

remete a refletir sobre as características de nossos modos de vida e nossas relações sociais.

Pode-se compreender, então, a partir dos PCN, que o trânsito não é uma questão de abrangência nacional, estando vinculada somente aos grandes centros urbanos.

Contudo, não se pode esquecer que apesar das cidades possuírem diferentes urbanizações, como também diferentes graus de importância nos setores industrial, comercial, bancário, cultural, elas formam um sistema integrado que denomina-se rede urbana. Além disso, os altos índices de êxodo rural e migração urbana estão conduzindo a um acelerado processo de transformação do espaço urbano.

Assim sendo, enfatiza-se a necessidade das escolas refletirem sobre a importância da Educação de Trânsito, inserindo-a em seu projeto educativo. Porém, para que o trabalho com o tema trânsito em sala de aula receba o mesmo tratamento dispensado aos demais temas transversais, o professor deve atentar para dois aspectos fundamentais: a sistematização do tema e a inclusão do tema às áreas curriculares, fundamentando as informações de maneira prática, e não apenas teoricamente à guisa de outras disciplinas. (CHIARATO, 2000)

Exige-se, para tanto, um trabalho contínuo e sistemático com o trânsito, pois de nada adiantará programar eventos e realizar atividades apenas durante a Semana Nacional de Trânsito ou em outra data comemorativa qualquer.

É importante que o tema entre nas áreas curriculares sempre que for possível, tornando-se elemento constante de análises, reflexões e debates, a nível transdisciplinar, sendo que o professor deve compreender que o trânsito pode ser incluído em todas as áreas curriculares.

Assim Chiarato (2000) escreve que:

Precisa-se compreender a dimensão conceitual do tema trânsito a fim de que não cometa o erro de pensar que trabalhar com trânsito

significa ensinar placas de sinalização ou elaborar parques temáticos de trânsito que eventualmente o aluno utiliza como recreação. Para ser significativa a educação para o trânsito na escola deve ser concebida como uma prática que tem a possibilidade de criar condições para que todos os alunos desenvolvam suas capacidades e aprendam os conteúdos necessários para construir instrumentos de compreensão da realidade e de participação em relações sociais, políticas e culturais diversificadas e cada vez mais amplas, condições estas fundamentais para o exercício da cidadania na construção de uma sociedade democrática e não excludente. (CHIARATO, 2000, p. 52)

Assim sendo, o professor não dá respostas prontas, conduz ao pensamento; não transmite conhecimentos, favorece sua construção; não rotula o aluno, procura auxiliá-lo em suas dificuldades; não se posiciona como dono do saber, troca experiências, fazendo com que ambos, aluno e professor percebam os vários fatores que envolvem o trânsito do cotidiano, através das experiências pessoais vividas, buscando juntos objetivos comuns.

Nesse aspecto, a educação sofreu uma grande transformação, na medida em que o direcionamento de reflexão crítica voltada para a qualidade do ensino e a construção de competências de transformarem no discurso competente da base educacional no ensino superior. A natureza das mudanças se refletiu na preocupação com a qualidade da ação docente nos cursos superiores e se abriram amplos debates sobre a necessidade de reverter à crise na educação superior e implementar rapidamente a qualificação dos docentes. Em consequência desta necessidade de formação do profissional, um fato negativo passou a contribuir para uma reavaliação do processo de qualidade do ensino: o surgimento de cursos e vagas, sem que esse crescimento fosse acompanhado de qualidade operacional para contribuir com a formação do professor.

Considerando este momento em que as exigências em relação ao profissional de educação se tornaram cada vez mais abrangentes no que concerne às exigências quanto à construção de competências, é fundamental

que os docentes possam refletir sobre sua prática pedagógica e questionar o seu papel social, as formas de execução dos conteúdos, métodos aplicados, a postura ética frente às questões político-sociais e nas formas de melhorar a significação do aprendizado, a partir de práticas sociais nos conjuntos de situações que exigem do docente um múltiplo conhecimento interdisciplinar.

A questão da avaliação efetivada pela administração das instituições tem como objetivo, analisar e mensurar como os profissionais docentes estão desempenhando os seus trabalhos educativos, considerando que as funções pedagógicas são complexas e se constituem na atualidade de grandes desafios no contexto das transformações sócio-econômicas e culturais.

A formação de competências para ensinar redimensiona a necessidade de estudos mais abrangentes do docente em relação ao ensino sobre as regras do trânsito, a fim de produzir maiores conhecimentos e discussões na busca de reverter à exclusão social e criar alternativas que possibilitem a melhoria da qualidade de vida e a democratização do conhecimento e a identificação dos aspectos de ordem didático-metodológica.

A relação professor-aluno é muito mais complexa e transcendente ao objetivo único da aprendizagem que não se constitui apenas em mero estímulo comportamental de um sob influência de outro. Mas ambos interagem e se transformam. Assim compreende-se a relação professor-aluno transpassa os lugares ocupados fisicamente, pois são traçados pelo imaginário de cada um e fazem parte de uma dinâmica psíquica.

As pesquisas empíricas que buscam demonstrar resultados comportamentais acerca da interação entre professores e alunos não tem conseguido descrever todos os fenômenos que envolvem a relação. Desta forma, buscou-se novos pressupostos teóricos neste artigo, para explicar que

esta relação é complexa para ser analisada empiricamente sem que sejam levados em consideração os vários fatores internos e externos que influenciam nesta relação.

8.1 - A Questão da Inclusão da Educação para o Trânsito no Currículo

A importância da inclusão do trânsito será vista neste subitem que por meio da exposição de fatos realizada por Catania (1999, p. 242) explica que motivação é geralmente definida como um estado interior que estimula, direciona e mantém comportamento.

Os psicólogos que estudam a motivação têm se focalizado em cinco questões básicas. Primeiro, que escolhas as pessoas fazem em relação ao seu comportamento? Por que alguns alunos, por exemplo, focalizam-se em seus deveres de casa enquanto outros assistem à televisão? Segundo, tendo tomado uma decisão, quanto tempo uma pessoa realmente leva para começar? Por que alguns alunos que escolhem fazer seu dever de casa começam imediatamente, enquanto outros adiam? Terceiro, qual é a intensidade ou nível de envolvimento na atividade escolhida? Uma vez aberta a pasta, o aluno fica absorvido e focalizado ou apenas finge? Quarto, o que faz uma pessoa persistir ou desistir?

O estudo sobre esta temática só é possível sob um enfoque psicopedagógico, já que é fundamental esclarecer que a interação professor-aluno não se limita apenas ao espaço de sala de aula, mas envolve também aspectos gerais que condicionam o trabalho do professor como mediador da aprendizagem.

Assim, compreende-se que ao analisar criticamente o enfoque devem-se considerar questões que são intrínsecas ao sistema educativo que afetam

profundamente a relação professor-aluno, como o autoritarismo que ainda persiste na relação, constituído por um modelo educativo com um forte vínculo de dependência e hierarquia que geram tantas ambigüidades.

Os desafios que acontecem na sala de aula permitem aos docentes e psicopedagogos aprender da situação entre o aluno e o professor no momento do conflito. Na relação professor-aluno há sempre uma violência primária necessária que é um aspecto desta relação em que o professor atribuirá sentido às ações dos alunos. No entanto, há uma violência secundária em que o professor impõe, não apenas o que se deve fazer, mas como fazer impondo à criança o próprio sentido ao sentido que ela poderia construir.

A psicopedagogia tem um papel fundamental: o de estabelecer as relações necessárias para a compreensão das situações que envolvem processos de aprendizagem. O ensino e a aprendizagem não se adequa à manutenção das coisas iguais, mas busca as diferenças e as transformações que se concentram na cotidianidade da escola.

A interação social entre professor e aluno contribui efetivamente para o estímulo a mudanças de comportamento de forma mútua. Quando há uma interação recíproca os agentes se transformam mutuamente, em uma aquisição de conhecimentos. No ambiente escolar têm-se as oportunidades de vivenciar novas experiências que estimulam as mudanças de atitudes.

Machado (1999) considera importante analisar a relação professor-aluno numa perspectiva psicopedagógica na construção do ensino-aprendizagem tendo como elemento-chave a influência interpessoal visando a produção de mudanças comportamentais no educando.

Na visão de Perrenoud (1999) esta interação entre professor-aluno fundamentada nas concepções de aprendizagem com base na busca contínua

do conhecimento centrado nas situações-problemas e na mediação comunicativa entre professor e aluno. métodos educativos para a comunicação como mediação no estabelecimento de laços de convívio mútuos que possa criar no âmbito escolar uma sociabilidade.

A mediação certamente depende do nível de comunicação e confiança que o educador consegue transmitir à sala de aula. Ao mesmo tempo em Perrenoud valoriza o processo comunicativo como mediação, podem-se avaliar as dificuldades da intervenção educativa na sala de aula. Levando-se em consideração as ambigüidades e os paradoxos da comunicação em aula, não se pode deixar de analisar que a ação do professor poderá impedir, tanto quanto favorecer, aprendizagens.

Como o processo comunicativo é algumas vezes ambíguo, mesmo as melhores intenções, às vezes, têm efeitos perversos. Nem sempre o profissional pedagogo consegue expressar no conjunto das atividades educativas um tipo de comunicação que seja capaz de interagir nas regulações de aprendizagens.

Na educação, a comunicação é essencial para garantir o nível de interação que condiciona o aprendizado em consonância com o meio, que suscita um mundo novo de experiências e significações. Portanto a linguagem representa uma fonte de incursão no mundo da comunicação como mediação para se atingir uma meta educativa.

Assim, resta aos docentes utilizar forma específica e metódica a comunicação em sala de aula, de preferência que ela esteja inserida em um projeto didático-pedagógico maior, com um grau intensivo de regulação a fim de obter os objetivos esperados no processo de aprendizagem.

As estratégias e táticas que podem dar excelentes resultados partem da escolha de como abordar um tema para interagir na sala de aula. Assim, uma das competências do professor deve ser o domínio de uma grande quantidade de estratégias e táticas para empregá-las para uma instrução eficiente. Para isto, o professor depende de uma formação e do uso direto da comunicação.

Alguns adolescentes em fase escolar estão ligados ao particular, ao imediatismo, à situação, o jovem apresenta-se fragmentado, manipulado pela macro-estrutura sócio-econômica. É comum o educando transferir essa dependência emocional, inevitável para uma dependência pessoal, tornando-se acomodado, alienado, sem perspectivas, embora insatisfeito, agressivo e revoltado. Como deverá agir o educador para restabelecer a interação cidadania – leis de trânsito? como o professor poderia engendrar uma completa intervenção do aprendiz?

A competência do professor é uma das variáveis prováveis da eficácia da interação com pelo menos uma parte dos educandos, já que existem várias outras variáveis que implicam diretamente nesta interação que compreendem também o comportamento do educando e sua empatia para interagir com o professor. Machado (1999) expressa:

Os comportamentos social e verbal dos alunos também tem sido focalizados, embora, embora em menor grau, e atualmente novas pesquisas de pesquisas têm surgido, como a análise da motivação dos alunos enquanto influenciada pelo processo interacional. (MACHADO, 1999: p. 19)

Levando em consideração os aspectos que envolvem a motivação do educando, é relevante questionar no processo de aprendizagem do educando, o papel do currículo que é ministrado na escola. A motivação está centrada no

interesse pessoal e nas habilidades intrínsecas do educando. Analisando-se por essa ótica, uma maior flexibilidade nos currículos escolares poderia favorecer a motivação do educando e influenciar na interação.

Contudo, a possibilidade de explicações das variáveis que ocorrem na cadeia de eventos da sala de aula pode, ao longo do tempo, ajudar a explicar as diferenças nos resultados de rendimento ou de desempenho de alunos que por vezes não dependem somente do elo entre ele e o professor, mas se encontra incrustado no próprio sistema de ensino: a questão do poder e da autoridade que ocorrem nas escolas e também nos centros de formação de condutores. Este aspecto não influencia apenas o comportamento do educando e seu rendimento, mas também a sua personalidade enquanto futuro portador de uma carteira de habilitação.

A assimetria na relação professor-aluno passa pela questão do poder e da autoridade, para além da pessoa do professor. O professor comumente vivencia uma situação de conflito frente ao poder e como não há espaço, na formação, para um trabalho de resignificação dos modelos pessoais e institucionais dados, formando e formador, ficam à mercê de sua própria história, consciente e inconsciente.

Os centros de formação de condutores enquanto agenciadores de controle e reprodução dos campos ideológicos não é absolutamente nova. Caracteriza a relação professor-aluno como pautada por uma concepção assimétrica, vertical, em que há papéis pré-estabelecidos que inscrevem expectativas dos alunos com relação aos professores e vice-versa.

A psicopatologia que se insere no vínculo entre professor-aluno, tratar-se-ia de uma construção enraizada no processo de formação ou socialização profissional, como um requisito de sobrevivência, de atendimento às

expectativas do sistema? Seria uma deformação profissional, uma marca de como se exerce este poder de educar, passível de mudanças conforme o tempo e o espaço de atuação do professor?

O professor, comumente vivencia esta situação de ambigüidade frente ao poder nos papéis que assume em seu cotidiano: destituído de poder quando subordinado a interesses institucionais e, ao mesmo tempo, instituído de poder frente a seus alunos, termina por criar o vínculo da dependência de forma que mesmo sem desejar constituir este vínculo, termina por fazê-lo, já que se coloca sempre no centro da produção do conhecimento.

Os novos paradigmas educativos se confrontam com os desafios de criar alicerces sobre os quais os atos de educar e ser educado possa se dar de forma mais interativa e eliminar as práticas educativas tradicionais. Considerando-se a importância das relações interpessoais em sala de aula porque se o professor deseja ser também educador, no sentido lato da palavra, ele deve saber que a educação não se baseia apenas nos aspectos cognitivo ou intelectual, mas também no emocional e social e, por isso, muito mais do que transmitir e ajudar na construção do conhecimento, o professor precisará, principalmente, saber como fazer isso, que tipo de atmosfera afetiva criará em sala de aula, como receberá as colocações de seus alunos, como contribuirá para diminuir suas dificuldades, em suma, qual será o nível da qualidade das relações interpessoais que estabelecerá com seus alunos.

A tarefa do professor se complexificou e para ela são requeridas competências para as quais a formação hoje existente não dá conta de construir uma ação educativa capaz de produzir mudanças qualitativas no processo de aprendizagem no que concerne à melhoria do relacionamento interpessoal com o educando. Como um afazer em vias de profissionalização,

a docência está em busca de paradigmas que orientem uma prática que oscila entre a reprodução de antigas receitas e a invenção de novas fórmulas, um pouco que entre o casuísmo de uma experiência pessoal e a necessidade de sistematização de um projeto de formação que, de fato, dê competência ao professor em sua prática profissional.

O professor está em uma situação de crise de profissionalismo, ou seja, a docência sofre de referenciais seguros e consensuais para solucionar situações problemáticas concretas, pois os conhecimentos, estratégias e técnicas utilizados até então se deslocam de um modelo de racionalidade instrumental e autoritarismo. Este estado de coisas tem gerado muita confusão, insegurança e abalo da credibilidade na relação professor-aluno.

O professor sofre atualmente de uma crise da ética profissional, em que os conflitos de valores não encontram lastro em princípios reguladores que possam produzir efeitos sobre suas ações, seus valores, suas emoções. O conhecimento do aluno como um ser ímpar, com gostos e valores diferentes. A heterogeneidade sempre tendeu a ser rejeitado no contexto escolar, um aspecto que se apresentou obscurecido no processo educativo. Este fato gerou uma exclusão do próprio educando do jogo da construção de saberes, mantendo-se a assimetria da relação como uma situação permanente para usufruto daqueles que se pretendem detentores de saber.

Conclui-se por fim que a relação professor-aluno depende necessariamente do reconhecimento do outro enquanto sujeito, que joga o jogo do saber de forma inclusiva, que aceita e promove o outro em suas diferenças na perspectiva de superar a assimetria da relação, permitindo que o saber circule e se construa de forma negociada, compartilhada, participativa.

O professor deve estar preparado para lidar com as diferenças na relação pedagógica, levando em conta a diversidade dos motivos que tem cada aluno para aprender a dirigir, sem o uso da repressão. Entre a autoridade e o autoritarismo, o professor precisa reger-se por princípios éticos, investindo, antes de mais nada, numa formação sobre a sua própria pessoa.

Contudo, a relação é sempre permeada de contradições, já que as ações são determinadas pelo vínculo de submissão estabelecida no sistema das relações sociais pelo implícito, pelo não compreendido. Assim sendo, ainda que conscientemente o professor defina como meta desenvolver a reflexão crítica em relação ao trânsito, a aprendizagem criativa, o ensino ativo, a promoção da individualidade do aluno, nada se dará se o vínculo pedagógico for um vínculo de submissão, potencialmente alienante, pois se apóia na pressuposição da dependência "natural" do aluno em relação ao professor. Ou seja, ainda que se definam como objetivos democratizar as aulas, aumentar a participação na aprendizagem, se é o professor quem define o processo de comunicação, terá este todo controle com relação à definição dos critérios de verdade na disciplina que ensina, no diagnóstico que faz, no tratamento que prescreve, ensinando ao aluno que "saber é poder".

Os centros de formação de condutores, como instituição que oferece o ensino deve, em sua totalidade, ser organizada como instrumento de ensino e permanentemente problematizada. Porém os conflitos de ordem institucional transcendem e aparecem como distorções do próprio ensino, fazendo do estudante, em última instância, o recipiente no qual os conflitos poderão cair ou causar impacto desfavorecendo a relação professor-aluno e formando verdadeiros entraves a novos modelos educativos.

Somente quando professor e aluno criam e constroem um conhecimento mutuamente, o aprendizado se realiza de forma biunívoca, ambos aprendem, ambos se sentem parte constitutiva da produção.

Como mudar esses modelos, se todos os docentes e as próprias instituições apresentam em sua maioria resistências em abandonar a segurança desse vínculo vertical? Se a própria estrutura tradicional condiciona a ordem do pensamento, à distância da comunicação entre alunos e professores pela idealização de quem ensina como fonte de sabedoria.

Este vínculo fomenta uma complementaridade entre professor e aluno, de tal modo que, mesmo aqueles que se opõem de forma radical a um sistema autoritário em outras esferas sociais, perpetuam o verticalismo na relação professor-aluno e resistem à substituição desse vínculo de dependência por um vínculo simétrico de cooperação mútua.

Assim, assiste-se na educação para o trânsito a manutenção do autoritarismo que se constrói na escola. As relações se tornam não-interativas e inconsistentes que desestimulam a progressiva criatividade, já que o acadêmico teme passar pelo ridículo, de não saber como o professor, restringindo o prazer na aprendizagem.

Atualmente, vivencia-se um período de profunda transformação decorrente da rapidez com que as relações político-econômicas emergem para mudanças estruturais e materiais que vêm acompanhadas de um sistema de idéias, princípios e concepções que afetam profundamente os paradigmas educacionais.

9 - OS ASPECTOS RELACIONADOS À FORMAÇÃO DO FUTURO MOTORISTA

A formação de profissionais para os centros de formação de condutores tornou-se o projeto central da maioria dos Detrans do Brasil, a preocupação se centra nas mudanças introduzidas pela nova legislação educacional sobre o trânsito que diz respeito à política de formação de professores e ao lócus dessa formação..

A natureza das mudanças se refletiu na preocupação com a qualidade da ação docente, fato que repercutiu em uma reflexão maior sobre a formação e a profissionalização dos professores, assim como a abertura de debates e discussões sobre a necessidade de reverter à crise na educação e implementar rapidamente a qualificação dos docentes.

O ensino público atravessa uma crise. A constatação dessas condições e a formulação de novos questionamentos sobre a necessidade de ajustar o ensino superior às transformações e exigências do mercado. As mudanças educativas empreendidas com a expansão da oferta de acesso à formação profissional do docente, têm demonstrado poucas mudanças qualitativas no quadro educacional brasileiro em relação ao ensino para a educação para o trânsito.

As críticas empreendidas ao modelo de educação do ensino recaem para a inércia das instituições de construir um conhecimento mais amplo e significativo, de melhorar a consciência crítica e a autonomia dos alunos em relação ao trânsito, por isso considera-se importante uma avaliação do docente já que o ambiente de trabalho produzido na escola é fundamental a uma formação consciente e autônoma sobre as leis de trânsito.

Na concepção de Perrenoud (2000), o aspecto da competência pedagógica envolve muito mais do que o domínio de métodos e técnicas, mas envolve uma postura fundamentada no ato pedagógico. Certamente, este ato pedagógico, está diretamente vinculado ao desempenho do docente, em usar seus conhecimentos fundamentados numa concepção filosófica e política da educação que devem orientar a sua ação educativa.

Segundo Perrenoud (1999, p. 19), não existe uma definição clara e partilhada das competências. A palavra tem muitos significados, e ninguém pode pretender dar a definição (...). Assim, entende-se que as competências avançam para um plano de metas do processo de formação e conscientização do profissional da educação. Tais desafios estão apontados no cotidiano escolar, conforme Perrenoud (1999), como uma evolução que exige:

Importantes transformações dos programas, das didáticas, da avaliação, do funcionamento das classes e dos estabelecimentos, do ofício de professor e do ofício de aluno. Essas transformações suscitam a resistência passiva ou ativa por parte dos interessados, de todos aqueles a quem a ordem gerencial, a continuidade das práticas ou a preservação das vantagens adquiridas importam muito mais do que a eficácia da formação. (PERRENOUD, 1999, p. 33)

A Prática de Ensino utilizada nos centros de formação em um contexto interdisciplinar poderá favorecer o processo ensino-aprendizagem devendo manter a relação entre prática-teoria-prática refletida na busca da dimensão alternativa para transformar a realidade problemática da educação, no que concerne ao debate sobre qualidade de ensino.

Salientando que o processo de ensino-aprendizagem tem sido historicamente caracterizado de formas diferentes, que vão desde a ênfase no papel do professor como transmissor de conhecimento, até as concepções atuais que concebem o processo de ensino-aprendizagem com um todo

integrado que destaca o papel do educando. Nesse último enfoque, considera-se a integração do cognitivo e do afetivo, do instrutivo e do educativo como requisitos psicológicos e pedagógicos essenciais.

A concepção defendida aqui é que o processo de ensino-aprendizagem é uma integração dialética entre o instrutivo e o educativo que tem como propósito essencial contribuir para a formação integral da personalidade do aluno. O instrutivo é um processo de formar homens capazes e inteligentes.

Entendendo por homem inteligente quando, diante de uma situação problema ele seja capaz de enfrentar e resolver os problemas, de buscar soluções para resolver as situações. Ele tem que desenvolver sua inteligência e isso só será possível se ele for formado mediante a utilização de atividades lógicas.

O educativo se logra com a formação de valores, sentimentos que identificam o homem como ser social, compreendendo o desenvolvimento de convicções, vontade e outros elementos da esfera volitiva e afetiva que junto com a cognitiva permitem falar de um processo de ensino-aprendizagem que tem por fim a formação multilateral da personalidade do homem. (DALBEN, 1997, p., 40)

A eficácia do processo de ensino-aprendizagem está na resposta em que este dá à apropriação dos conhecimentos, ao desenvolvimento intelectual e físico do estudante, à formação de sentimentos, qualidades e valores, que alcancem os objetivos gerais e específicos propostos em cada nível de ensino de diferentes instituições, conduzindo a uma posição transformadora, que promova as ações coletivas, a solidariedade e o viver em comunidade.

A concepção de que o processo de ensino-aprendizagem é uma unidade dialética entre a instrução e a educação está associada à idéia de que

igual característica existe entre ensinar e aprender. Esta relação nos remete a uma concepção de que o processo de ensino-aprendizagem tem uma estrutura e um funcionamento sistêmico, isto é, está composto por elementos estreitamente interrelacionados .

Todas estas influências exercem sua ação inclusive nos pequenos atos que ocorrem na sala de aula, ainda que não sejam conscientes. Ao selecionar algum destes componentes para aprofundar deve-se levar em conta a unidade, os vínculos e os nexos com os outros componentes.

O componente é uma propriedade ou atributo de um sistema que o caracteriza; não é uma parte do sistema e sim uma propriedade do mesmo, uma propriedade do processo docente-educativo como um todo

10 - A DIDÁTICA UTILIZADA PELOS CENTROS DE FORMAÇÃO

A educação é a arte do aperfeiçoamento integral de todas as faculdades humanas. É o conjunto de esforços que se envidam para fazer com que as crianças atinjam a melhor formação de que são capazes para torná-la felizes nesta vida e sobretudo felizes na outra.

A Educação compreende o conjunto de instituições, processos formais e informais de elaboração, organização e difusão de idéias, valores e atitudes ligados basicamente aos interesses de classes dominantes. Suas finalidades da educação compreendem, segundo Rodrigues (2000, p. 83):

Pleno desenvolvimento do educando	Para que o aluno se desenvolva plenamente é necessário que a escola lhe ofereça condições. Somente a partir do momento em que a pessoa pode se desenvolver plenamente é que tem condições de se sentir realizada.
Preparo para o exercício da cidadania	O que caracteriza o cidadão é a sua participação na vida social, nas decisões que dizem respeito ao desenvolvimento da comunidade e do país. É preciso que todo cidadão tenha seus direitos respeitados e seja cumpridor de seus deveres.
Qualificação para o trabalho	A qualificação para o trabalho, como uma das finalidades da educação diz respeito ao ensino superior, porém pensemos principalmente no ensino fundamental. Será que os alunos saem da escola preparados para o trabalho? Ninguém aprende a trabalhar utilizando apenas cadernos, livros e outros materiais didáticos semelhantes, é necessário que as escolas ofereçam condições de aprendizagem adequadas às atividades das regiões em que se localizam.

Fonte: Rodrigues (2000, p. 83).

Sendo assim, os pilares do ensino para o trânsito devem estar muito bem alicerçados para a sustentação da aprendizagem dos outros graus de ensino.

A escola precisa oferecer aos alunos todas as ocasiões possíveis de descoberta e experimentação. A aprendizagem em si é um processo composto de variadas partes e etapas, a família colabora, a escola influencia e nós damos continuidade no processo no momento em que nos dispomos a continuar aprendendo. Segundo Fernandes (1998, p.11),

aprendizagem é o resultado da estimulação do ambiente sobre o indivíduo já maduro que se expressa diante de uma situação-problema, sob a forma de mudanças de comportamento em função de experiências.

Desta maneira cada vez que um indivíduo reage ou age de forma diferente gente as suas dificuldades e seus problemas, está assim, adquirindo novos conhecimentos. Numa situação inovadora para ele, o indivíduo se vê forçado a improvisar uma resposta imediata, resultando num novo conhecimento, então, quando a situação se torna a repetir ele já possui conhecimento para lidar com ela.

Diante de tais abordagens a aprendizagem é considerada uma mudança na forma de comportamento, sendo esta decorrente do estágio de maturação de cada indivíduo. Mas precisamos mencionar que a aprendizagem deve ser entendida como comportamento no sentido mais amplo que esta palavra possa ter.

O termo não se aplica somente às ditas aprendizagens escolares, que o estudante deve, através de uma prova, demonstrar que adquiriu. Aprendizagem é fenômeno do dia-a-dia, que ocorre desde o início da vida. Não é qualquer mudança comportamental, no entanto, que será considerada aprendizagem.

Reserva-se termo aprendizagem àquelas mudanças provenientes de algum tipo de treinamento, como o que ocorre nas aprendizagens escolares.

Treinamento supõe repetições, exercícios, prática. Em certos casos, porém, uma única ocorrência parece ser suficiente para modificar o comportamento do indivíduo. Após um acidente automobilístico - um só - muitas pessoas ficam de tal modo traumatizadas que passam longo tempo sem conseguir entrar em automóvel.

O processo de aprendizagem, desta forma, vai tornando-se cada vez mais amplo, considerando que existe uma diversidade enorme de oportunidades que nos induzem para a apropriação do saber. Na escola, por exemplo, o que acontece é a sistematização dos conteúdos com o propósito de promover a aprendizagem pelo educando.

Destaca-se, também, que a aprendizagem é um processo interativo que ocorre através da pesquisa, da mobilização para o conhecimento e por meio da construção do saber através das oportunidades práticas que são desencadeadas.

Sem dúvidas, a aprendizagem é resultante do esforço humano aplicado para atribuir significados nas suas relações com o mundo, o que determinará a organização destes em estruturas cognitivas.

Assim é importante salientar que o ensino da “Arte de Ensinar” para ser crítico não pode se restringir aos meios desvinculados dos fins sociais da educação, pois a escola está inserida num contexto social mais amplo, onde é necessário a articulação entre o ensino e a sociedade. Compreender a articulação entre o ensino e a sociedade supõe a compreensão da concepção de educação, de homem e de sociedade, que fundamenta determinada forma de formular objetivos, selecionar conteúdos, escolher procedimentos e recursos utilizados na relação professor - aluno. Não se pode conceber, hoje, uma Didática apenas voltada para a operacionalização ensino-aprendizagem,

desvinculado de seu conteúdo pedagógico filosoficamente embasado para que, desse modo, possa contribuir para a formação de um professor crítico e consciente dos determinantes de sua ação pedagógica.

As estratégias e táticas que podem dar excelentes resultados que partem da escolha de como abordar um tema para interagir na sala de aula. Portanto, uma das competências do professor deve ser o domínio de uma grande quantidade de estratégias e táticas para empregá-las para uma instrução eficiente. Para isto, o professor depende de uma formação e do uso direto da comunicação e de formas variadas de regulações e análises sobre as formas de organizar e dirigir as situações de aprendizagens.

A competência do professor para o século XXI se constitui em um desafio dos novos caminhos da educação que representam as condições de sua profissionalidade na construção das competências que se constroem em função de três aspectos fundamentais: reconhecer a heterogeneidade dos alunos e conceber e evoluir dispositivos de diferenciação na sala de aula, como forma de permitir aos alunos uma maior diversidade de situações de aprendizagem.

Perrenoud (1993), ressalta:

A importância da pesquisa na formação de formadores, argumentando que o trabalho de investigação deste grupo tem importante significado para a formação dos futuros professores, podendo representar uma renovação da formação pessoal deste grupo e se constituir em fonte de informação e de estratégias para seu trabalho didático. (PERRENOUD, 1993, p. 67)

O autor ressalta, a importância da pesquisa para os ganhos na formação docente e chama a atenção também para o fato de que a participação de estudantes nas pesquisas de docentes, muitas vezes, se reduz

a uma série de tarefas rotineiras, em que o futuro professor é utilizado como mão-de-obra barata para recolher e codificar dados.

Em um trabalho publicado recentemente, Perrenoud chama a atenção para o fato de que a prática reflexiva não é uma metodologia de pesquisa, uma vez que tem havido certa confusão entre a natureza destas duas atividades, com dificuldades de identificar seus pontos comuns e a especificidade de cada uma delas.

Entende-se que a pesquisa fornecerá subsídios ao docente para a qualidade operacional e prática, evitando as implicações que afetam uma formação docente deficiente. Assim, também a extensão e as novas experiências fundamentadas no intercâmbio da pesquisa poderão garantir ao profissional, os subsídios para enfrentar os desafios dinâmicos de sua atuação, de produto de conhecimentos para colocar em prática educativa e de proposição de alternativas para os problemas constantes do desafio de ensinar.

11 - AS FORMAS DE CONTEXTUALIZAÇÃO APLICADAS ÀS METODOLOGIAS DE ENSINO E A APLICAÇÃO DOS CONHECIMENTOS TEÓRICOS E PRÁTICOS NOS CENTROS DE FORMAÇÃO

O papel do professor frente à aprendizagem no ensino é tornar possível a mediação entre professor e aluno. Uma das questões que cria polarização é a forma de contextualização aplicada às metodologias de ensino, assim como a aplicação dos conhecimentos teóricos vinculados à prática a fim de tornar o aprendizado mais significativo.

O professor tem uma função intelectual na sociedade, no sentido de tentar mudar as ordens de representação, as formas e regulamentações morais e as versões do passado, a partir de um papel social transformativo.

Certamente essa conduta docente requer uma práxis reflexiva, cuja base é a consciência da necessidade inseparável de emancipar, de conscientizar, de permitir ao acadêmico um crescimento voltado para a autonomia, para a formação do senso-crítico. Tais habilidades técnico-operativas constituem a raiz base do ensino superior na graduação: o fortalecimento da emancipação do sujeito e da ética como forma de crescimento pessoal.

O professor deve sempre ter em mente que sua profissão como educador e formador nesta fase da vida que exigem competências diferenciadas, porque a condução dos meios dialógicos de formação deve estar profundamente pautada na proposta de inserção de uma pedagogia ativa voltada para as relações sociais e no todo das relações específicas dos saberes que trabalha. Esse processo educativo deve ser capaz de estabelecer

um processo construtivo mútuo e operacional na mediação entre professor e acadêmico.

As bases de seu trabalho pedagógicas estão voltadas para os fundamentos de uma pedagogia crítica com o intuito de formar graduandos capazes de usufruir seu conhecimento de forma autônoma e crítica. O professor também deve ser capaz de questionar criticamente o modelo de sociedade vigente, a partir de um conceito de educação pautada na realidade social do país.

As formas de contextualização aplicadas às metodologias de ensino fazem a diferença em relação à forma de vivenciar o conhecimento na formação do acadêmico, o uso de neutralidade nas questões que envolvem análises que requerem uma avaliação crítica orientada numa perspectiva ético-política. O docente necessita assumir compromissos com a atualização constante, para não continue a transmitir conteúdos ultrapassados.

A forma de contextualização aplicada é um importante instrumento de formação do indivíduo porque ajuda a estabelecer uma relação dialógica entre a realidade vivida e a realidade desejada, favorecendo as forma de organização mental que se traduz em algumas determinadas possibilidades de raciocínio e uso de senso crítico.

A capacitação para instrumentalizar as técnicas e transmitir experiências profissionais no cotidiano da sala de aula é outro fato fundamental, porque a instituição deve dispor de mecanismos de infra-estrutura adequados para dar condições ao futuro condutor de vivenciar experiências concretas no trânsito. O papel do docente é favorecer essa mediação prática em aulas práticas que envolvem carros mais novos e melhores equipados, etc. O docente necessita estar preparado para dispor de atitudes pedagógicas e

habilidades tecnológicas para intervir com base em conhecimentos atualizados que possam favorecer ao futuro condutor uma relação mais concreta com o curso e os conteúdos aplicados, para que sejam dimensionados para a realidade do mercado.

CONCLUSÃO

Pelo tópico anterior, fica nítida a necessidade de conquistar uma participação maior e melhor da sociedade em geral, quanto a uma qualidade do trânsito. E esse despertar precisa ser mais intenso para uma melhor convivência nas vias públicas, por uma questão de sobrevivência e de evolução social.

Assim, justifica-se a preocupação em desenvolver uma pesquisa e obra baseada em 'pesquisar meios que colabore para se obter uma sociedade preocupada em ter um trânsito mais seguro'. E pelo decorrer da pesquisa fora constatado que o melhor caminho sempre será, primeiramente, a prevenção, ou seja, pela Educação. Já que somente assim pode-se almejar ter uma sociedade mais consciente, desde suas bases.

O ideal seria poder contar com os pais e responsáveis de forma que os mesmos voltassem a instituir em seus lares antigas tradições, por exemplo, orientando/ conversando desde pequenos com seus filhos e menores sobre suas guardas sobre segurança e cuidados, direitos e deveres no trânsito. Quando a criança é orientada desde muito cedo, e também quando ela ouve o mesmo diálogo tanto em casa quanto na escola, aumenta a probabilidade desta criança crescer um adulto mais consciente.

Todo o esforço continuará a ser louvável, já que os índices de acidentes são alarmantes, e a união de forças será o meio mais apropriado e garantido para se reverter progressiva e definitivamente esta situação.

No entanto, como uma intervenção só é possível contando com a participação da sociedade, cabe aos organismos competentes utilizarem seus recursos materiais e humanos para despertarem progressivamente a sociedade para esta causa, ou seja, 'Trânsito mais seguro na sociedade'.

Muitos órgãos governamentais, ONGs e até empresas privadas elaboram seus planejamentos anuais, umas tem por missão este tipo de atividade ou esta prestação de serviço, outras realizam como atividades extras inclusive devido à chamada 'responsabilidade social'.

Já as empresas que realizam palestras anualmente, para cada tema que a direção da mesma costuma optar, poderão, por exemplo, contemplar este

assunto em suas pautas e realizarem atividades que despertem e especialmente mostre o alarmante crescimento dos acidentes de trânsito.

Outra sugestão é a de aplicar palestras voltadas aos motoristas das empresas, das ONGs, do governo assim por diante, e esta idéia pode ser ampliada através dos sindicatos, pelo qual podem solicitar que a empresa inclua dentro dos treinamentos das empresas uma palestra ou outra atividade que aborde sobre uma sociedade com trânsito mais seguro.

Porém, por ora, os projetos existentes já têm ratificado que o caminho trilhado está correto, no entanto, realmente se faz necessário uma contundente mudança no campo da educação. Apesar de já haverem algumas abordagens por parte dos professores, ainda se faz necessário instaurar um trabalho de base no aprendizado das crianças sobre trânsito, e esta postura e atuação mais incisiva deve se estender para os demais níveis, fundamental I e II, ensino médio, até os conhecidos supletivos.

O Governo tem, através das ferramentas pertencentes ao Ministério da Educação, meios ideais e suficientes para estes fins. Porém este tipo de mudança requer altos investimentos, entre capacitar professores, melhorarem espaços para desenvolvimento de projetos lúdicos dentro da própria escola, enfim depende boa parte de investimentos governamentais. Alunos visitam os espaços do Detran para fins de participarem de forma lúdica e assim irem se sensibilizando sobre o assunto, mas quantos participam? Quantas vezes estes alunos participam? A juventude evolui como tudo mais, comunicação, tecnologia, e porque não a linguagem, sendo assim, somente com uma disciplina permanente que ao longo de seus estudos os alunos passem a conviver com o assunto constantemente é que se fará a verdadeira e necessária revolução que poderá mudar radicalmente o Brasil no ranking de acidentes de trânsito, especialmente em relação a vítimas fatais.

Sendo assim uma comissão popular ou outros meios de diálogo entre Governo e Sociedade em geral se faz necessário e de urgente tomada.

Acreditar na união de forças: sociedade civil, governo e iniciativas privadas, tendo por base mudanças imediatas na área de Educação, é um dos primeiros passos, mas não o último.

A medida tomada pelo CONTRAN, por exemplo, corresponde a uma necessidade latente da sociedade, e uma iniciativa que vem ao encontro da necessidade da sociedade como um todo.

A inclusão de alguns dos temas mais polêmicos para discussão em sala de aula, é o ambiente propício e adequado para se falar sobre trânsito, e assuntos correlacionados.

Desta forma, acredita-se que o indivíduo será melhor preparado, especialmente por se promover maior profundidade ao assunto justamente na fase mais contundente, ou seja, proximidade à fase em que já se 'sonha' em possuir um transporte motorizado, conseqüentemente à fase em que o indivíduo é considerado 'rebelde', e, portanto, avesso a regras e normas e ao sistema em geral.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABETRAN. MINAS GERAIS. Disponível em :<http://abetran.org.br/> Acesso em 15 jun 2011.

BANDEIRA DE MELLO. Celso Antônio *in* **Curso de Direito Administrativo**. 12.Ed., São Paulo : Malheiros, 1999.

BONAVIDES, Paulo. **Direito Constitucional**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1988.

BONAVIDES, Paulo. **Política e Constituição**: os caminhos da democracia. 1. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1985.

BOOTH, W. C. et al. **A arte da pesquisa**. São Paulo: Martin Fontes, 2000.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Informações de Saúde: mortalidade (1979-98)**. Disponível em: <<http://www.datasus.gov.br>>. Acesso em: 06 fev. 2011.

BRASIL Ministério da Saúde. Portaria nº 344, publicada no Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 fev. 2002. Seção 1, p.29

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília,1988.

BRASIL. CTB – **Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar em vigor**. Brasília, 2005.

BASSOS, ANACLETO. **Transito no Mundo**. Site de Palestrante. Disponível em:< <http://www.anacletobasso.com.br/sites/news/116.html>> Acesso em 10 jan. 2011.

CATANIA, A.C. **Aprendizagem: comportamento, linguagem e cognição**. 4. Ed. Porto Alegre : Artmed, 1999.

CAMARA DOS DEPUTADOS. **São Paulo**. PORTAL. Disponível em:<www.camaradosdeputados.org.br. Acesso em 10 jan. 2011.

CEAT. SÃO PAULO. **Contran Regulamenta o ensino do trânsito nas escolas**. Fev 2008. Disponível em:<<http://www.ceatnet.com.br/modules/news/article.php?storyid=50>> acesso em 18 jan. 2011.

CHIARATO, Dolores C.A. **O parque temático do trânsito e a criação de estratégias para a construção do conhecimento**. Florianópolis: UFSC, 2000.

CONTRAN. **Conselho Nacional de Trânsito**. Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas a aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação. Resolução n.º 50, de 21 de maio de 1998. Disponível em www.contran.gov.br/legislacao/resolucoes. Acesso em 18 jan. 2011.

D'AMBROSIO U. Uma visão transdisciplinar de valores. **Pátio Revista Pedagógica**. Porto Alegre : ArTmed, A4, n.13, p.16-20, maio/julho 2000.

DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito para cidades**. Brasília, 1998.

DOTTA, A. **Condutor defensivo teoria e prática**. Porto Alegre : Sagra Luzzato, 1998.

DUPERREX O, Bunn F, Roberts I. **Safety education of pedestrians for injury prevention: a systematic review of randomized controlled trials**. BMJ. 2002;324:1129

ELIAS, Carlos Augusto. **Educação para o trânsito nas escolas do ensino médio**. Portal CEAT/ PE. Disponível em:<<http://www.ceatnet.com.br/modules/wfsection/article.php?articleid=90>> Acesso em 10 jan. 2011.

FILHO, Ubirajara Costódio. **A Emenda Constitucional 19/98 e o Princípio da Eficiência na Administração Pública**. São Paulo: Revista dos Tribunais, n. 27, abr./jul. 1999.

GARCIA, I.E.; OLIVEIRA, M.L. de. **Educação para o trânsito**; código de trânsito: inovações. Goiânia : AB, 1998.

GOVERNO FEDERAL **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Disponível em:< http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf f> Acesso em 10 jan. 2011.

HAIR Jr., Joseph F.; BABIN, Barry; MONEY, Arthur H.; SAMOUEL, Phillip. **Fundamentos de Métodos de Pesquisa em Administração**. 2005 Ed. Artmed – Bookman, 471pgs

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **O trânsito Brasileiro**. 2005.

IBGE TEEN. **Surge o Automóvel**. Disponível em:< <http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/datas/automovel/surge.html>> Acesso em 10 jan. 2011.

IPEA/UNICAMP.IE/NESUR/IBGE. **Caracterização e tendências da rede urbana** no Brasil. Campinas, SP: UNICAMP.IE, 1999. v. 2. (Coleção Pesquisas; 3).

LAMOUNIER, Rossana e RUEDA, Fabián Javier Marín. **Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas**. Psic. [online]. jun. 2005, vol.6, no.1 [citado 20 Junho 2008], p.35-42. Disponível na World Wide Web: <http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142005000100005&lng=pt&nrm=iso>. ISSN 1676-7314. Acesso em 10 jan. 2011.

MURRAY CJ, Lopez AD. **Global health statistics: a compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for over 200 conditions**. Geneva: WHO; 1996.

MINISTÉRIO DA SAÚDE, Datasus, Informações de Saúde. Mortalidade Brasil. <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/sim/obtmaph.htm>. Acesso em 10 jan. 2011.

MINISTÉRIO DA SAÚDE, Datasus, Informações de Saúde. Mortalidade Brasil. <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/sim/obtmaph.htm>. Acesso em 10 jan. 2011.

PNET. RIO GRANDE DO SUL. Portal de Educação. Disponível em:<<http://www.detran.rn.gov.br/educacao/pnet.htm>> Acesso em 10 jan. 2011.

RODRIGUES, J. **Educação de trânsito no ensino fundamental**; caminho aberto à cidadania. Brasília : ABDETRAN, 1999.

ROZESTRATEN, R.J.A. ; DOTTA, A.J. **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**. 2^a edição, Porto Alegre : Sagra-DC Luzzatto Editores, 1996.

QUEIROZ, Marcos S.; OLIVEIRA, Patricia C. P.. **Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas**. Psicol. Soc. , Porto Alegre, v. 15, n. 2, 2003 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822003000200008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 10 jan. 2011.

RAMOS, Naldson Ramos da. **Noticias**. Portal Tecnodata. Disponível em:<www.tecnodatafc.com.br> Acesso em 10 jan. 2011.

SANTOS, Maria Roseniura de Oliveira. **O Perfil Constitucional da Competência da Auditoria-fiscal do Trabalho**. Brasília: SINAIT, 2003.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 6. Ed. São Paulo: Revista dos tribunais, 1990.

SILVA, Maria das Graças da. **Disciplina: Metodologia Científica** da Universidade do Estado do Pará. [s.d] 83f. Disponível em:<<http://www.unifra.br/professores/13732/ARTIGO%20-%2030%20DE%20MAR%C3%87O.pdf>> Acesso em 10 jan. 2011.

SWADDLING, Jeffrey & ZOBEL, Mark W. **Beating the odds. Marketing Management**, v. 4, pp. 21-33, Winter/Spring 1996. Disponível:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2003000500030> Acesso em 10 jan. 2011.

SOSA, M.R.(coord.). **Manual de educação para o trânsito**. 2. ed. Brasília: ABDETRAN, 1997.

TEMER, Michel. *in* **Elementos de Direito Constitucional Positivo**. 2001. p. 100.

WIKIPÉDIA. Desenvolvido pela Wikimedia Foundation. Apresenta conteúdo enciclopédico. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Tipos_de_estudo_epidemiol%C3%B3gico&oldid=10438670>. Acesso em 10 jan. 2011.