

## **FICHAMENTO: TE ORIENTA NO TRÂNSITO**

### **TEMA: CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE O PROJETO**

LAURINDO, R. Projeto de extensão realiza abordagem jornalística sobre virtudes humanas nas práticas do trânsito. **Experiência**, Santa Maria, v. 4, n. 2, p. 49-58, ago/dez 2018.

“A extensão permite maior contato dos acadêmicos com a comunidade e é o cerne da proposta que nasceu de uma pesquisa em sala, que evidenciou carência informativa de pessoas contatadas pelos estudantes em suas redes sociais, quanto a múltiplas perspectivas sobre assuntos polêmicos” (LAURINDO, 2018, p. 50).

“A atividade que deu vida ao projeto visava estimular a criatividade dos alunos ao elaborar um produto jornalístico” (GRAMKOW, 2017, p. 4 apud LAURINDO, 2018, p. 50).

“Portanto, o projeto ‘Te Orienta’ percorre demandas informativo-comunicacionais de temas complexos, assentados em realidades concretas da comunidade do entorno da universidade” (LAURINDO, 2018, p. 51).

“Ações multimidiáticas no campo universitário tornaram-se um imperativo de praticamente todas as carreiras profissionais” (LAURINDO, 2018, p. 51).

“A fundamentação do projeto foi construída em diálogo com a PRF” (LAURINDO, 2018, p. 52).

“A diferença entre o ‘Te Orienta’ e demais canais de comunicação da FURB é que, pela primeira vez, constitui-se um espaço de produções jornalísticas multimidiáticas de profundidade, com serialização temática” (LAURINDO, 2018, p. 52).

.....

### **TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRÂNSITO**

OMS. Resolução 74/299. **Plano Global - Década de Ação pela segurança no trânsito 2021-2030**. Genebra, 2021, p. 01-36

“1,3 milhão de mortes evitáveis e cerca de 50 milhões de feridos por ano” (OMS, 2021, p. 06).

“Resolução 74/299 da Assembleia Geral da ONU, uma Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com a meta explícita de reduzir mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% durante esse período” (OMS, 2021, p. 06).

A adesão de metas para a segurança no trânsito na Agenda de 2030 indica o reconhecimento universal de que as mortes e as lesões decorrentes de sinistros no trânsito estão entre as ameaças mais graves ao desenvolvimento sustentável dos países (OMS, 2021).

“A segurança no trânsito não pode ser comprometida ou negociada para atender outras necessidades sociais” (OMS, 2021, p. 07).

A segurança no trânsito não deve ser abordada como uma questão isolada, mas como um componente integrado de muitas agendas políticas, como a de saúde infantil, ação climática, gênero e equidade etc (OMS, 2021)

“Garantir que essas mudanças não resultem em mortes ou lesões exigirá vigilância e adaptação constantes” (OMS, 2021, p. 07).

“Colocar a segurança no centro de nossas iniciativas de segurança no trânsito fará automaticamente da mobilidade segura um direito humano” (OMS, 2021, p. 07).

“A mobilidade faz parte de quase todos os aspectos de nossas vidas diárias. Saímos de nossas casas e entramos em um sistema de vias que nos leva ao trabalho e à escola, para comprar nossa comida e para muitas de nossas necessidades familiares e sociais diárias” (OMS, 2021, p. 08).

“Garantir a segurança das vias e possibilitar a mobilidade sustentável desempenha um papel importante na redução da pobreza e das desigualdades, aumentando o acesso ao trabalho e à educação, assim como mitigando o impacto das mudanças climáticas” (OMS, 2021, p. 08).

“Se a segurança no trânsito for vista como uma necessidade que pode facilitar o progresso no atendimento às necessidades sociais que vão desde a equidade de gênero até a

sustentabilidade ambiental, seu potencial pode ser amplamente expandido” (OMS, 2021, p. 08).

“Com a previsão de cerca de 70% da população global vivendo em ambientes urbanos até 2030, o aumento da demanda por mobilidade urbana ultrapassará a capacidade dos sistemas que dependem em grande parte de veículos particulares” (OMS, 2021, p. 10).

“Investimento em infraestrutura e políticas que melhorem a segurança percebida pelas pessoas, tanto no trânsito quanto em relação à criminalidade e, especialmente, aqueles que abordam questões de segurança de gênero, são pré-requisitos importantes para incentivar o transporte multimodal e a mobilidade ativa” (OMS, 2021, p. 10).

“É necessário aplicar normas legislativas harmonizadas para projetos e a tecnologia de veículos a fim de garantir um nível de segurança uniforme e aceitável em todo o mundo” (OMS, 2021, p. 13).

“Excessos de velocidade, direção sob efeito de álcool, cansaço do motorista, direção distraída e o não uso de cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes estão entre os principais comportamentos que contribuem para lesões e mortes nas vias” (OMS, 2021, p. 14).

“As corporações públicas e privadas podem desenvolver protocolos que garantam a operação segura de suas frotas. Inclusive permitindo atrasos justificados para evitar excesso de velocidade, estabelecendo limites nas horas de direção pelos entregadores e monitorando o comportamento de direção dos motoristas através de dispositivos de controle, tais como dispositivos de limitação de velocidade e tacógrafos” (OMS, 2021, p. 14).

“O atendimento pós-sinistro e a sobrevivência são extremamente suscetíveis ao tempo: atrasos de minutos podem fazer diferença entre a vida e a morte. Por essa razão, o atendimento apropriado, integrado e coordenado deve ser propiciado o mais rápido possível após a ocorrência de um sinistro” (OMS, 2021, p. 16).

“Em vez de servir como um complemento para essas atividades de transporte mais amplas, a segurança no trânsito deve ser incorporada e ser parte indispensável da tomada de decisões sobre transportes” (OMS, 2021, p. 18).

“Para obter plenamente seus benefícios, a implementação das convenções no trânsito da ONU deve ir além da adesão. O próximo passo vital é que as convenções sejam transpostas para a legislação e sistemas nacionais ou regionais a fim de garantir sua aplicação efetiva e, doravante, serem aplicadas pela polícia de trânsito e órgãos de inspeção” (OMS, 2021, p. 19).

“O gerenciamento de velocidade apropriado não afeta apenas a probabilidade e a gravidade do sinistro, mas também afeta a eficácia de outras intervenções de segurança” (OMS, 2021, p. 20).

Medidas de engenharia viária são mais adequadas para contextos de velocidade mais baixa, em vez de contextos de velocidade mais altas; intervenções em veículos podem levar tempo para se tornarem economicamente viáveis, especialmente em países que vendem mais veículos usados; a fiscalização, incluindo a automatizada, é mais eficaz em países com pouca corrupção e sistemas judiciais e administrativos eficazes (OMS, 2021).

“O desenvolvimento de capacidades de profissionais de segurança no trânsito que trabalham para o governo, o setor privado, a sociedade civil e instituições de pesquisas deve ter prioridade máxima, visto que a falta de conhecimento especializado na criação de vias, veículos e comportamento mais seguros dos usuários das vias, para projetar e operar sistemas pós-sinistros que funcionam bem é uma grande barreira em muitos países” (OMS, 2021, p. 21).

“A certificação da segurança no trânsito como um campo de estudo em instituições de ensino superior e o desenvolvimento profissional seria um elemento importante para garantir o desenvolvimento de gestores e profissionais de segurança no trânsito bem preparados. Cursos de curta duração e atividades de educação continuada também podem ajudar a fornecer competências, como gestão e implementação de programa, enquanto redes profissionais e comunidades de prática também são plataformas importantes para fornecer suporte e aperfeiçoamento de conhecimento contínuos” (OMS, 2021, p. 21).

“Apesar da maior vulnerabilidade das mulheres durante um sinistro, elas têm muito menos probabilidade de morrer nesses eventos do que os homens. Quando elas morrem, geralmente é em diferentes circunstâncias, como pedestres e passageiras de automóveis, em vez de condutoras de automóveis e motociclistas” (OMS, 2021, p. 21).

“Diferença de gênero ao assumir riscos” (OMS, 2021, p. 21).

“As mulheres têm um risco de 47% maior de lesões graves em um sinistro de automóvel do que os homens e cinco vezes mais risco de lesão cervical” (OMS, 2021, p. 21).

“A maioria dos testes regulatórios que avaliam a segurança dos ocupantes do veículo usam apenas modelos do sexo masculino médio e, portanto, não refletem as características físicas específicas e as necessidades das mulheres” (OMS, 2021, p. 21).

“As tecnologias de comunicação e logística podem reduzir a necessidade de deslocamentos, conectando pessoas eletronicamente a negócios e ao comércio, assim como facilitando o transporte eficiente e seguro de produtos e materiais” (OMS, 2021, p. 22).

“Os países de baixa e média renda são responsáveis por mais de 90% de todas as mortes no trânsito, apesar de terem menos de 60% dos veículos motorizados do mundo, por conseguinte, atingir a meta da Década de Ação exigirá maior atenção e suporte a esses países” (OMS, 2021, p. 23).

“Corporações multinacionais que operam em países de baixa e média renda devem monitorar a segurança de suas operações e implementar mecanismos a fim de prevenir traumatismo no trânsito em toda a sua cadeia de valor” (OMS, 2021, p. 23).

“A diversidade de contextos e situações geopolíticas entre os países de baixa e média renda reforça a importância da colaboração regional e nacional, incluindo oportunidades para estabelecer metas regionais e/ou estratégias para enfrentar desafios comuns” (OMS, 2021, p. 23).

“O governo (nacional e local) tem a responsabilidade principal de garantir a segurança dos cidadãos” (OMS, 2021, p. 24).

“As instituições acadêmicas e de pesquisa desempenham um papel importante na geração de evidências para ajudar o governo e outros agentes a compreender (através de análises epidemiológicas e de risco) a natureza do problema, assim como a identificar soluções e estratégias eficazes (através de testes de intervenção e estudos de implementação)” (OMS, 2021, p. 25).

“Os fabricantes de veículos e indústrias correlatas podem contribuir garantindo que os veículos que eles fabricam incluam recursos de segurança, independentemente dos mercados em que eles são vendidos” (OMS, 2021, p. 26).

“Os sistemas de seguro obrigatório podem contribuir significativamente para a resposta pós-sinistro, facilitando as investigações do sinistro, assim como oferecendo proteção contra perdas financeiras para as vítimas” (OMS, 2021, p. 26).

“Atualmente, não existe uma base de dados abrangente com esta informação. A definição e mensuração de lesões graves é problemática em muitos países” (OMS, 2021, p. 28).

“Os planos nacionais devem ser baseados em uma avaliação situacional e em contribuições de todas as agências governamentais e outras partes interessadas” (OMS, 2021, p. 30).

“Planos devem identificar prioridades de ação de curto, médio e longo prazo, reconhecendo que nem tudo pode ser feito imediatamente” (OMS, 2021, p. 30).

.....

## **TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRÂNSITO**

MIRANDA, M. F. S. Trânsito dos alunos no espaço escolar, sua disciplina e reflexo no contexto social. *In*: FESTIVAL ESTUDANTIL TEMÁTICO DE TRÂNSITO. 2016, Pouso Alegre. **Anais**. Pouso Alegre, 2016, p. 01-10.

“O tema trânsito é contemplado nos PCN’s como tema local a ser definido no âmbito do Estado, da Cidade e/ou da Escola” (PARÂMETROS CURRICULARES NACIONAIS, 1996 apud MIRANDA, 2016, p, 04)

“O motorista, ao assumir o comando de um veículo, deve ter conhecimento de suas responsabilidades em relação aos sinais de trânsito em vias públicas, tais como: placas, semáforo, comandos gestuais de um policial e não se esquecer da gentileza ao perceber a necessidade de um cidadão atravessar a rua onde não há faixa para a travessia” (MIRANDA, 2016, p. 07).

“Diferentemente de outros países, uma das principais dificuldades para começarmos a reverter de forma consciente esses números no Brasil não é o endurecimento da legislação - pois já temos uma das mais rígidas. É a falta de dados organizados, consolidados e atualizados para o verdadeiro entendimento do cenário e combate do problema” (AMBEV, 2015 apud MIRANDA, 2016, p. 08).

“No trânsito, o comportamento do cidadão influi diretamente no processo de segurança de todos. Portanto, para haver harmonia é necessário que o homem tenha formação ética e moral, porém muitas vezes esses valores não são reconhecidos no seio familiar, assim é no ambiente escolar que surge a formação de princípios tão importantes para a vida individual e coletiva” (MIRANDA, 2016, p. 09).

“A pesquisa demonstra que a educação para o trânsito é necessária para diminuir os conflitos entre pedestres, passageiros e condutores de veículos” (MIRANDA, 2016, p. 10).

“A importância da mudança de conduta por meio da educação para o trânsito, começando naturalmente em casa e no espaço escolar, transferindo as boas atitudes da escola para as vias públicas” (MIRANDA, 2016, p. 10).

.....

## **TEMA: EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

BRASIL. Ministério das Cidades. **Diretrizes nacionais da educação para o trânsito no ensino fundamental**. Brasília, 2009.

“O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 0.503, de 23 de setembro de 1997, que passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998, é considerado como um dos códigos mais

avançados do mundo, pois trouxe consigo muitas inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo à educação, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino” (BRASIL, 2009, p. 03)

“Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-escola cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito” (BRASIL, 2009, p. 03)

“A educação para o trânsito requer ações comprometida com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania” (BRASIL, 2009, p.03)

“Estas Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental são referências e orientações pedagógicas para a inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares” (BRASIL, 2009, p. 05)

“O caso do trânsito, vê-se que, embora esse seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significado principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas” (BRASIL, 2009, p. 06)

“O desrespeito às regras de trânsito e a segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, visto de forma ampla, o tema trânsito remete à reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais” (BRASIL, 2009, p. 07)

“Os números apresentados demonstram a necessidade e a urgência da adoção de medidas, sobretudo educacionais, capazes de reverter esta situação que, conforme o Ministério da Saúde, pode ser configurada como uma séria questão de saúde pública” (BRASIL, 2009, p. 10)

“A inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares torna-se imprescindível, pois o trabalho permanente nas escolas provocará, indubitavelmente, mudanças de atitudes que contribuirão para garantir a segurança das crianças no espaço público” (BRASIL, 2009, p. 10)



“A Transversalidade refere-se à ação pedagógica que se propõe a trabalhar com temas, considerados relevantes, cujos conteúdos - sobretudo atitudinais - podem estar relacionados a todas as disciplinas” (BRASIL, 2009, p. 11)

Objetivos de potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social (BRASIL, 2009)

“Temas transversais têm por objetivo trazer à tona, em sala de aula, questões sociais que possibilitem a construção da democracia e da cidadania” (BRASIL, 2009, p. 12)

O trânsito pode ser inserido em todas as disciplinas, pois é um tema inerente à realidade de todas as pessoas (BRASIL, 2009)

“Em seu projeto pedagógico, a escola deve programar o que ensinar em cada área do conhecimento (conteúdos), mas deve se comprometer, também, com o desenvolvimento de capacidades que possibilitem ao aluno intervir em sua realidade para transformá-la” (BRASIL, 2009, p. 13)

“A inserção do tema trânsito no currículo escolar requer, portanto, ações educativas permanentes que transcendam a aprendizagem de regras, normas e leis de trânsito” (BRASIL, 2009, p. 14)

“A inserção do tema trânsito nas áreas curriculares deve ir além de *ensinar o que fazer, deve ensinar como ser*. Trabalhar em favor de uma educação para a vida, que contribua para o desenvolvimento das pessoas em sua socialização no espaço público é o grande desafio o compromisso a ser assumido pelos professores do Ensino Fundamental” (BRASIL, 2009, p. 14)

A implementação do ensino fundamental de nove anos pela Lei n. 11.274, aprovada em fevereiro de 2006, tem dois objetivos principais: oferecer maiores oportunidades de aprendizagem no período da escolarização obrigatória e assegurar que, ingressando mais cedo no sistema de ensino, as crianças prossigam nos estudos, alcançando maior nível de escolaridade (BRASIL, 2009)

“É fundamental que os alunos compreendam que nenhuma atitude no trânsito pode ser considerada sob o ponto de vista individual, uma vez que a adoção de comportamentos de risco expõe, também, a vida de outras pessoas” (BRASIL, 2009, p. 24)

“A prática de ações livres de risco (ações seguras) é o princípio básico para impedir a ocorrência de acidentes no trânsito” (BRASIL, 2009, p. 24)

### **Trânsito na Língua Portuguesa**

“Para desenvolver a oralidade, a escola deve criar situações que gerem o debate provocando a manifestação de ideias, pensamentos, sentimentos, opiniões, julgamentos. No caso do trânsito, uma gama de assuntos pode ser trazida a debate: questões relacionadas ao comportamento de pedestres, condutores, ciclistas, motoristas; consequências do uso de álcool; importância das relações estabelecidas no espaço público; necessidade de uso de equipamentos de segurança, etc” (BRASIL, 2009, p. 29)

“O trânsito pode ser trabalhado, especialmente, a partir da leitura, análise e interpretação de textos jornalísticos, pois é bastante comum encontrar nos jornais, materiais sobre o assunto. No entanto, folhetos educativos, livros paradidáticos e de literatura, crônicas, quadrinhos, entre tantos outros recursos podem suscitar debates e reflexões” (BRASIL, 2009, p. 29)

“Os alunos também devem ser incentivados a produzir textos: registrar por escrito as observações do trânsito de sua cidade, elaborando descrições subjetivas, propiciando a sequencialização das imagens visuais no processo da escrita” (BRASIL, 2009, p. 29)

### **Trânsito na Matemática**

“O trânsito pode ser inserido na Matemática a partir de dados numéricos, representados em tabelas ou gráficos, relacionados à frota veicular, ao número de acidentes, ao número de vítimas fatais e não-fatais, à densidade demográfica, à extensão territorial, entre outros indicadores” (BRASIL, 2009, p. 31)

### **Trânsito na História**