

[117]

EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA: ESTUDO DE CASO

Paula I. P. Rosas e Carlos Meireles-Coelho
Departamento de Educação da Universidade de Aveiro, Aveiro

[Resumo] A sinistralidade rodoviária transformou-se numa doença social, das principais causas de morte, internamentos, tratamentos prolongados e incapacidades permanentes. Com os programas de segurança rodoviária a sinistralidade rodoviária tem diminuído. Em que medida estes programas incluem a educação rodoviária? Na escolaridade obrigatória é (ou não) abordada a educação rodoviária? O que pensam os professores sobre esta temática nos currículos escolares? Usa-se o método comparativo na análise das orientações e programas internacionais sobre segurança rodoviária. Analisa-se em estudo de caso as representações de professores sobre a educação rodoviária nas escolas. A educação rodoviária constitui uma necessidade básica de aprendizagem para todos.

Introdução

O tráfego rodoviário constitui um sistema complexo, o seu desenvolvimento acarretou mudanças culturais significativas no relacionamento entre as pessoas e a sinistralidade rodoviária transformou-se numa doença social.

A economia dos países depende em grande parte dos transportes rodoviários, sendo uma das características demonstrativa do crescimento das sociedades. O automóvel é um símbolo social, pode ser considerado um bem de primeira necessidade, um elemento fundamental de trabalho (transporte de pessoas e mercadorias), e também um elemento de lazer, nomeadamente para férias, passeios, etc., que proporciona um sentimento de liberdade, facultando a mobilidade para qualquer parte em qualquer momento.

Contudo, a par dos benefícios enunciados, o automóvel acarretou problemas a vários níveis, designadamente a sinistralidade rodoviária. Dos elementos que fazem parte do sistema rodoviário, ou seja, a via, o veículo, e o fator humano, é a este que é atribuída a responsabilidade dos acidentes rodoviários, em virtude destes, na sua maioria, sucederem devido a falha humana. Assim, a educação rodoviária revela-se como um elemento fundamental de prevenção rodoviária.

1. Sinistralidade rodoviária

A sinistralidade rodoviária é um ‘desconcerto’ social que facilmente alastrou com o aparecimento do automóvel. A primeira morte registada verificou-se

“no dia 17 de agosto de 1896, Bridget Driscoll (...). Ela e a sua filha adolescente estavam a caminho do Palácio de Cristal em Londres para assistir a um bailado, quando Bridget foi atropelada por um automóvel (...). Testemunhas afirmaram que o automóvel circulava ‘a grande velocidade’. Deslocava-se provavelmente a 8 milhas (12,8 km/h), quando deveria circular a velocidade não superior a 4 milhas (6,4 km/h)” (WHO/OMS, 2004: 2). Desde então, os acidentes rodoviários não pararam de aumentar, segundo o Observatório Mundial da Saúde (GHO), mais 1,2 milhões de pessoas morrem a cada ano devido a acidentes rodoviários, e 20 e 50 milhões sofrem lesões graves e permanentes (WHO/OMS, segurança rodoviária, 2011), estimando-se que em 2020 seja a terceira causa de morte a nível mundial (Quadro 1).

A sinistralidade rodoviária envolve muitas adversidades, para além das relacionadas com o bem-estar das pessoas. Originam grandes custos para as sociedades “em todo o mundo, a Oms estima que sejam dispendidos 518 mil milhões de dólares por ano. Só na União Europeia (UE), na qual apenas se verificam 5% do número total mundial de mortos na estrada, são anualmente gastos (direta e indiretamente) 180 mil milhões de euros” (Faria, 2008).

Segundo Lee Jong-Wook (diretor-geral da Oms em 2004), os ferimentos por acidente rodoviário podem ser acautelados, para isso é necessário que sejam considerados um grave problemas de saúde pública e os governos e outros intervenientes adotem ações para os evitar (WHO/OMS, 2004).

As principais causas apontadas para a ocorrência de morte nos acidentes rodoviários são: consumo de álcool ou drogas, o excesso de velocidade e a rejeição do uso de cinto de segurança (Eurostat, [Transport accident statistics](#), 2011). Os acidentes rodoviários são a principal causa de morte em pessoas com idade inferior a 45 anos, portanto pessoas que estão na sua vida ativa. A segurança rodoviária, na Europa, tem como princípio a “responsabilidade partilhada”, na medida em que “além de toda a retórica institucional, cada um de nós tem um papel a desempenhar para tornar as estradas da Europa mais seguras” ([Carta Europeia de Segurança Rodoviária](#)).

Os países da UE apresentam taxas de sinistralidade rodoviária diferentes. Essa diferença tem a ver com o

desenvolvimento de cada país e simultaneamente com políticas adotadas em relação a este problema considerado de saúde pública. É verificável a diminuição da ocorrência de acidentes de viação nos últimos anos (Quadro 2).

O impacto social e económico da sinistralidade rodoviária obriga a uma intervenção ativa e empenhada por parte das entidades responsáveis. A segurança rodoviária tem-se tornado numa preocupação crescente das sociedades.

As políticas adotadas, a nível legislativo, bem como a execução de programas e estratégias de prevenção/sensibilização rodoviária são diversas em diferentes áreas de intervenção. Em alguns países a educação rodoviária é tema obrigatório nos currículos escolares.

2. Segurança rodoviária

2.1 Programas europeus após 2000

A UE tem a segurança rodoviária como assunto prioritário e vários são os esforços despendidos nesse sentido. Os programas de segurança rodoviária incidem na prevenção, educação e sensibilização de adultos e crianças, de forma a desenvolverem comportamentos seguros, para si e para os outros.

Na década de 1999 a 2009, a UE desfrutou de uma redução significativa de mortes provocadas por acidentes rodoviários (Gráfico 1). Em 1999 existiram 57.691 mortes e em 2009 verificou-se 34.500 mortes, uma diminuição 40,2% (Eurostat, [Transport accident statistics](#), 2011).

Quadro 1: As principais causas de morte e invalidez a nível mundial (WHO/OMS, 2004)

1990		2020	
Infecções do sistema respiratório	1	1	Doença isquémica cardíaca
Doenças diarreicas	2	2	Perturbações depressivas graves
Afecções perinatais	3	3	Traumatismos rodoviários
Perturbações depressivas graves	4	4	Doenças cerebrovasculares
Doença isquémica cardíaca	5	5	Doença pulmonar obstrutiva crónica
Doenças cerebrovasculares	6	6	Infecções do sistema respiratório
Tuberculose	7	7	Tuberculose
Rubéola	8	8	Guerra
Traumatismos rodoviários	9	9	Doenças diarreicas
Anomalias congénitas	10	10	SIDA

Quadro 2: Sinistralidade rodoviária por país por milhão de habitantes (Europa)

Estado-Membro	Sinistralidade por milhão de habitantes		Evolução da sinistralidade 2001-2009 2009 - 2001
	2001	2009	
Letónia	236	112	-54%
Espanha	136	58	-53%
Estónia	146	75	-50%
Portugal	163	79	-50%
França	138	67	-48%
Lituânia	202	110	-48%
Eslováquia	114	64	-43%
Itália	125	68	-43%
Irlanda	107	54	-42%
Alemanha	85	51	-40%
Suécia	66	39	-39%
Eslovénia	140	84	-38%
UE	113	69	-36%
Bélgica	145	90	-36%
Finlândia	84	53	-36%
Países Baixos	62	39	-35%
Reino Unido	61	38	-35%
Áustria	119	76	-34%
Hungria	121	82	-34%
Luxemburgo	159	97	-33%
República Checa	130	87	-32%
Dinamarca	81	55	-30%
Chipre	140	89	-28%
Grécia	172	130	-23%
Polónia	145	120	-17%
Bulgária	128	118	-11%
Roménia	112	130	14%
Malta	41	51	31%

Apesar desta redução na sinistralidade, este problema social não deixa de ser um assunto preocupante para os países. Em 2009 os acidentes rodoviários foram responsáveis por quase nove em dez mortes resultantes de acidentes de transporte ([Eurostat, Transport accident statistics](#), 2011). A segurança rodoviária mostra-se uma enorme preocupação, uma doença social a tratar com brevidade por todos.

A Comissão Europeia em 2001 apresentou no Livro Branco um programa intitulado *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções* que continha sessenta medidas de segurança nos transportes a respeitar até 2010 (EU, 2001). No que respeita ao transporte rodoviário, o objetivo era uma redução em 50% do número de vítimas em acidentes (EU, 2001).

Para atingir este objetivo a Comissão Europeia incorporou ações a dois níveis: harmonização das penalizações “os automobilistas e os condutores profissionais sabem que devem ‘levantar o pé’ em determinados países e que, noutros, podem acelerar em quase total impunidade” (EU, 2001) e a inclusão de novas tecnologias ao serviço de segurança rodoviária.

A UE assumiu o compromisso de promover um ambiente rodoviário seguro, para isso implementou um *Programa de Ação para a Segurança Rodoviária (2003-2010)* que continha um conjunto de medidas que permitissem reduzir o número de mortos em 50%

até 2010, com a referência da média de sinistralidade dos anos 1998 a 2000.

Este programa continha como principais domínios de ação: incentivar os utilizadores para um melhor comportamento; tirar partido dos progressos técnicos; incentivar a melhoria das infraestruturas rodoviárias; segurança do transporte comercial de mercadorias e de passageiros; socorro e assistência às vítimas de acidentes rodoviários; recolha, análise e difusão dos dados relativos aos acidentes e a Carta Europeia da Segurança Rodoviária (EU, 2003).

A Carta Europeia de Segurança Rodoviária “é muito mais do que um documento de linhas de conduta. É um convite à ação concreta, à avaliação dos resultados e à promoção da necessidade de reduzir os acidentes na estrada”. O objetivo era “[salvar 25 mil vidas por ano nas estradas europeias até 2010](#)” (EU, 2003).

Na tentativa de envolver vários organismos públicos, empresas e entidades civis, a Carta Europeia de Segurança Rodoviária (CE, 2003) pretende facultar aos seus intervenientes a partilha de reflexões e práticas de segurança rodoviária e fomentar a aprendizagem de novas técnicas de segurança rodoviária.

O projeto SARTRE, acrónimo de *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*, é mais uma forma de combate à sinistralidade. O grupo SARTRE começou por analisar a segurança rodoviária na Europa em 1991, através de um inquérito aplicado em cada um dos

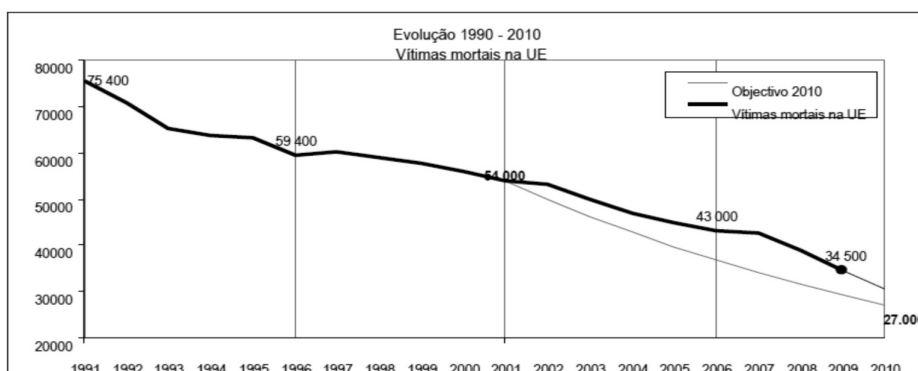
países participantes. No primeiro estudo participaram 15 países, participando no SARTRE 2 cinco anos mais tarde 19 países. No mais recente inquérito do SARTRE 3 participaram 23 países; este decorreu em alguns países em 2002 e noutros em 2003, por cada país foram inquiridos 1000 condutores, totalizando aproximadamente 24.000 condutores, “os inquiridos proporcionaram informações sobre as atitudes e o comportamento dos condutores, bem como sobre as suas experiências” (Buttler, 2004).

Os objetivos do SARTRE 3 incidem em comparar as atitudes e os comportamentos dos condutores dos diferentes países, e analisar algumas temáticas referenciadas como causas de sinistralidade, como: o excesso de álcool, o uso do cinto de segurança, a velocidade e o uso de telemóvel durante a condução (Buttler, 2004).

As estratégias e programas são inúmeros, a Comissão Europeia, acionou o Projeto SUPREME intitulado *Melhores Práticas de Segurança Rodoviária* que “consistiu em recolher, analisar, resumir e publicar boas práticas em matéria de segurança rodoviária dos Estados-Membros da UE, bem como da Suíça e Noruega” (EU, 2010a).

O propósito do SUPREME era divulgar as experiências bem conseguidas no que diz respeito a boas e mais eficazes práticas rodoviárias, de forma a serem adotadas pelos outros países. Iniciou em 2005 e foi concluído em junho de 2007, foi mais um contributo para o objetivo da redução em 50% dos acidentes rodoviários (EU, 2010a).

Gráfico 1: Evolução de vítimas mortais na UE de 1990 a 2010 (EU, 2010b)



Os esforços para reduzir a sinistralidade vêm obtendo algum êxito, no entanto “em 2009, morreram nas estradas da UE mais de 35.000 pessoas, o equivalente à população de uma cidade de média dimensão, e não menos de 1.500.000 sofreram ferimentos” (EU, 2010b). O objetivo da redução em 50% do número de vítimas mortais de acidentes rodoviários ficou um pouco aquém.

A UE não debilita e continua num combate persistente a esta doença social, a sinistralidade rodoviária (Gráfico 2). Lançou um novo programa em 2010 que tem como título *Rumo a um Espaço Europeu de Segurança Rodoviária* que integra as orientações para uma política de segurança rodoviária 2011 a 2020.

Este programa incorpora sete objetivos estratégicos que foram baseados numa avaliação *ex-post* do programa anterior: melhorar a educação e a formação dos utentes da estrada; intensificar o controlo do cumprimento do código da estrada; uma infraestrutura rodoviária mais segura; veículos mais seguros; melhorar os serviços de emergência e a pós-assistência aos feridos e proteção dos utentes mais vulneráveis da via pública (EU, 2010b).

A sinistralidade e as vítimas mortais têm vindo a diminuir, mas o número de feridos é muito elevado e preocupante, exigindo que lhe seja dada uma maior atenção nesta problemática da sinistralidade rodoviária, esta doença social generalizada (Gráfico 3).

2.2 Estratégias em Portugal após 2000

A sinistralidade é um problema global e Portugal não é exceção (Gráfico 4), “morrem em média, por dia, em consequência de acidentes de viação, cerca de quatro pessoas e ficam feridas perto de cento e cinquenta e cinco, das quais 8,5% em estado grave” (PT, 2003, preâmbulo).

Segundo Faria (2008), em Portugal Continental, no período de 1975 a 2007, aconteceram mais de um milhão e trezentos mil acidentes com vítimas de que resultaram cerca de 65.000 mortos e um número superior a um milhão e setecentos mil feridos.

Gráfico 2: Evolução de acidentes mortais na UE 1990-2010 (European Commission: Road Safety)

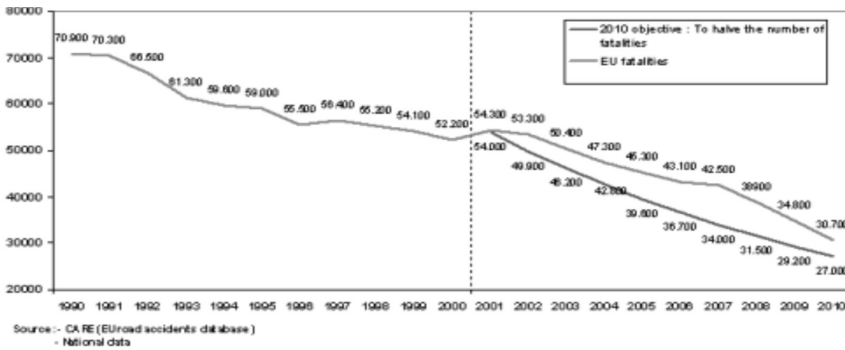


Gráfico 3: Evolução do número de acidentes, vítimas mortais e feridos na UE (EU, 2010b)

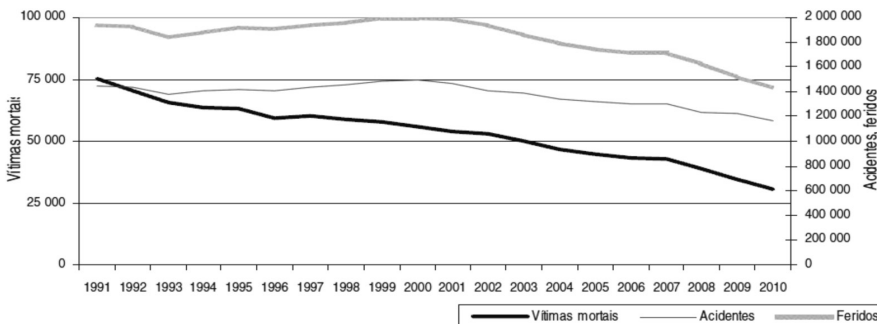
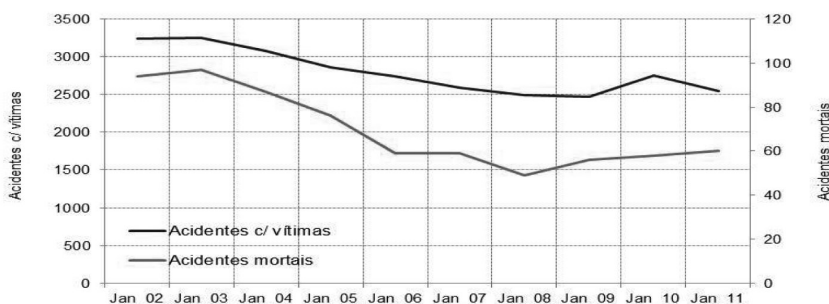


Gráfico 4: Evolução de acidentes com vítimas e acidentes mortais nos meses de janeiro (ANSR)



Portugal em conformidade com a UE, em 2003 criou o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR). O objetivo primordial do PNPR vai ao encontro do objetivo do Programa da Comissão Europeia, *Programa de Ação para a Segurança Rodoviária (2003-2010)*, que consistia numa “redução de 50% do número de mortos e feridos graves até ao ano 2010” (PT, 2003). Para os peões, condutores de veículos de duas rodas e acidentes dentro das localidades o objetivo é de reduzir para 60%.

Para que estes objetivos fossem alcançados elegeram um conjunto de medidas que foram divididas em dois níveis de atuação: de caráter estrutural e de caráter operacional.

Os problemas apontados pelo PNPR como causas de acidentes são: comportamentos inadequados; falta de educação cívica; a sensação de impunidade que os infratores sentem; a deficiente coordenação das entidades que interferem no sistema rodoviário; o não conhecimento das causas da sinistralidade; as infraestruturas com deficiências a vários níveis; falhas no sistema de processamento das contraordenações; a praticamente inexistência de uma educação rodoviária nas escolas; falhas nas campanhas de informação/sensibilização e benevolente sancionamento dos infratores pelas autoridades judiciais (PT, 2003).

O PNPR continha um Programa de Ações (PA) 2003 a 2005 e um Programa de Formação Técnica (PFT). O PA com algumas áreas favorecidas: a educação/formação; ações de informação/sensibilização – campanhas, ações nas infraestruturas e ações de fiscalização. O PFT estava direcionado aos técnicos das entidades intervenientes do PNPR e abrangia o âmbito: da formação e avaliação de condutores; das infraestruturas; da fiscalização e do socorro.

O PA no que diz respeito à educação rodoviária para crianças e jovens apresenta como objetivos, “privilegiar a abordagem de conteúdos relacionados com as temáticas: ‘velocidade’, ‘peões’, ‘cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças’, ‘ver e ser visto’ e ‘capacetes para ciclistas’ nas práticas educativas a desenvolver junto das crianças e jovens das várias fases etárias” (PT, 2003).

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) com o acompanhamento do Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE) promoveu uma *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária* (ENSR) que abrange os anos 2008 a 2015 e que está dividida em duas partes: Parte I – definição e Parte II – desenvolvimento. O objetivo qualitativo da ENSR é “colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade

rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes” (PT, 2008).

As medidas implementadas permitiram que Portugal obtivesse bons resultados, “desde 1975, o nosso País passou do último lugar (Europa dos 15), a par com o Luxemburgo, para uma posição acima do meio da tabela em 2006 (Europa dos 27)” (PT, 2008).

Analisando o Quadro 3 pode verificar-se que Portugal foi o país que obteve melhores resultados, na UE, na diminuição da sinistralidade rodoviária no período de 1999 e 2006. Atingiu -54,5% e a média da UE foi de -28,3%.

Portugal apresenta uma diminuição significativa no número de vítimas mortais e feridos graves de 2001 a 2010, mas nos últimos anos a diminuição é menos acentuada (Gráficos 5 e 6).

3. Educação rodoviária

3.1 Educação rodoviária nas escolas

A responsabilidade da sinistralidade recai sobre o fator humano, segundo estudos, 90% dos acidentes sucedem devido a falha humana. A educação rodoviária desempenha um papel essencial na segurança rodoviária,

Quadro 3: Evolução da diminuição da sinistralidade na UE (PT, 2008)

	Evo 75/06	Evo 91/06	Evo 03/06	Evo 99/06	Evo 99/02
Alemanha	-71,8%	-56,3%	-22,5%	-34,7%	-12,6%
Austria	-74,8%	-58,2%	-27,0%	-37,8%	-11,9%
Bélgica	-59,1%	-47,9%	-16,2%	-28,5%	-7,3%
Chipre		-36,0%	-17,6%	-32,1%	-19,4%
Dinamarca	-64,5%	-50,8%	-27,5%	-40,2%	-11,3%
Eslováquia		-16,4%	-19,2%	-19,2%	-5,8%
Eslovénia	-61,2%	-44,6%	5,8%	-24,3%	-20,1%
Espanha	-48,8%	-62,6%	-34,6%	-41,0%	-9,0%
Estónia		-51,4%	25,6%	-9,5%	-2,4%
Finlândia	-65,9%	-47,6%	-9,6%	-21,4%	-4,8%
França	-72,5%	-59,2%	-25,7%	-48,3%	-11,0%
Grécia	8,5%	-27,5%	2,7%	-23,1%	-23,6%
Hungria	-18,6%	-36,3%	-0,8%	2,4%	10,2%
Irlanda	-52,8%	-31,0%	2,4%	-21,6%	-13,5%
Itália	-50,5%	-35,7%	-13,2%	-22,0%	0,0%
Letónia		-49,0%	-22,4%	-29,8%	-12,3%
Lituânia		-29,7%	8,8%	5,2%	-5,2%
Luxemburgo	-77,5%	-63,9%	-33,9%	-42,6%	2,9%
Malta		-44,4%	-37,5%	127,3%	272,7%
P. Baixos	-74,8%	-49,4%	-31,7%	-37,7%	-11,6%
Polónia	-16,9%	-33,8%	-7,4%	-21,3%	-12,6%
Portugal	-73,7%	-71,8%	-38,5%	-54,5%	-20,0%
Reino Unido	-52,9%	-32,5%	-9,7%	-8,2%	-1,6%
Rep. Checa	-36,1%	-19,4%	-26,8%	-26,2%	-0,7%
Suécia	-65,8%	-43,7%	-16,9%	-25,8%	-4,5%
M. Europeia		-46,9%	-16,5%	-28,3%	-8,3%

“deve ser entendida como um processo pedagógico que proporcione ao indivíduo as motivações, atitudes, conhecimentos e competências indispensáveis à interiorização e enraizamento de padrões comportamentais norteados pela segurança” (PT, 2003).

Todos fazemos parte do ambiente rodoviário, como peão, condutor ou passageiro, e todos somos responsáveis pela segurança rodoviária, pelo que se torna necessário enfrentar o problema da sinistralidade e uma das formas de o fazer, talvez a mais eficaz, é educar. É necessário que a educação rodoviária seja “um processo contínuo e acompanhado nas diferentes fases de desenvolvimento da pessoa desde a idade pré-escolar, passando pelos vários níveis de escolaridade, e prolongar-se ao longo das diversas etapas da vida como condutor” (PT, 2003).

A educação rodoviária é necessária desde tenra idade, desde que nascemos fazemos parte do sistema rodoviário, desta forma a família e a escola desempenham um papel fundamental na interiorização de regras e comportamentos rodoviários. As crianças e jovens devem ter a segurança rodoviária como condição imprescindível para

que se possa desfrutar da vida de uma forma plena e se possam “mover” em segurança.

A escola como “espaço privilegiado pelo carácter eminentemente pedagógico que lhe é inerente, pela capacidade de articulação entre teoria e prática, pela diversidade de vivências e experiências que proporciona, a escola tem um dos principais papéis a desempenhar na educação do indivíduo, pelo que lhe cabe também uma missão fulcral no tratamento pedagógico da educação rodoviária” (PT, 2003).

O propósito da educação rodoviária na escola deverá ser a formação da criança ou adolescente, para ser cidadão responsável pela própria segurança e pela dos outros. A educação rodoviária em alguns países da UE é um tema obrigatório nos currículos escolares.

A França tem a educação rodoviária nos seus programas escolares: “Afin de permettre aux élèves, usagers de l’espace routier, d’acquérir des comportements responsables, un enseignement des règles de sécurité routière est assuré par les établissements dispensant un enseignement du premier et du second degré. Cet enseignement

s’intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire. Les conditions de sa mise en oeuvre sont fixées par le ministre chargé de l’éducation en vue d’assurer, notamment, une continuité dans l’apprentissage des règles de sécurité routière.” ([Code de l’Éducation, article D312-43](#)). (A educação rodoviária deve constar no calendário escolar e nos programas com natureza transdisciplinar. Cabe ao Ministério da Educação implementar as condições para a execução dos programas e assegurar a continuidade da aprendizagem de regras de segurança rodoviária.) A escola em França emite certificados, em relação às competências adquiridas nos temas de segurança rodoviária, nos vários níveis escolares, “le socle commun de connaissances et de compétences défini par le décret n° 2006-830 du 11 juillet 2006 intègre l’acquisition de savoirs et de comportements réfléchis face aux dangers de la route. Ainsi, il est mentionné au point six de l’annexe du décret précité que doivent être acquises, parmi les compétences sociales et civiques. [...] vivre ensemble par l’appropriation progressive des règles de la vie collective, et [...] respecter les règles

Gráfico 5: Evolução de vítimas mortais em Portugal 2001-2010 (PT, 2010)

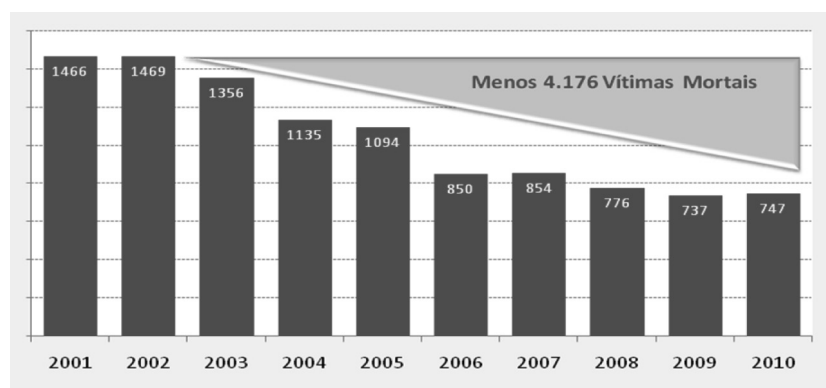
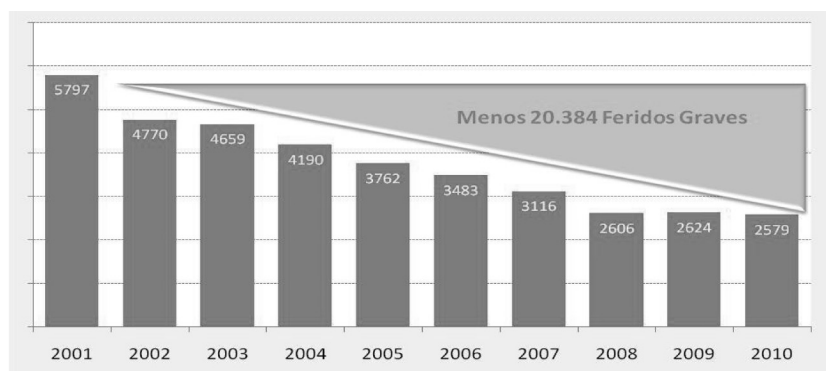


Gráfico 6: Evolução de feridos graves em Portugal 2001-2010 (PT, 2010)



de sécurité, notamment routières par l'obtention de l'attestation scolaire de sécurité routière". Estes certificados são necessários para futuramente obterem o título de condução "pour tous les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988, ces attestations sont requises respectivement pour l'accès à la conduite des cyclomoteurs et l'accès au permis de conduire" ([Éduscol: L'éducation à la sécurité routière](#)).

Em Espanha a educação rodoviária inicia na Educación Primária como componente obrigatória, no [Real Decreto 1513/2006](#) de 7 de dezembro, refere no artigo 3 (Objetivos de la Educación primaria), na alínea n) que "fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico". O [Bachillerato](#) que "consta de dos cursos académicos que se realizan ordinariamente entre los 16 y 18 años de edad", é regido pelo Real Decreto 1467/2007, de 2 de novembro, no [artigo 3](#) a alínea n) refere "afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial".

Na [Inglaterra](#) o currículo primário em PSHE (Educação Pessoal, Social e para a Saúde) na [fase-chave 1](#) refere "pupils learn about themselves as developing individuals and as members of their communities, building on their own experiences and on the early learning goals for personal, social and emotional development." Na [fase-chave 2](#) refere "pupils learn about themselves as growing and changing individuals with their own experiences and ideas, and as members of their communities. They learn about the wider world and the interdependence of communities within it". Este programa facultativo na [fase chave 1](#) (Developing a healthy, safer lifestyle - 3. Pupils should be taught:) alínea g) menciona a segurança rodoviária como um tema a abordar "rules for, and ways of, keeping safe, including basic road safety, and about people who can help them to stay safe". Na [fase chave 2](#) (Developing a healthy, safer lifestyle - 3e:) refere "Pupils should be taught to recognise the different risks in different situations and then decide how to behave responsibly, including sensible road use, and judging what kind of physical contact is acceptable or unacceptable". O ensino secundário na Inglaterra não refere a segurança rodoviária explicitamente como temática a abordar.

Em Portugal a [Lei de Bases do Sistema Educativo](#) não refere explicitamente a educação rodoviária como matéria a ser abordada e deste modo não faz parte dos objetivos de nenhum nível escolar. No entanto a educação rodoviária é mencionada no ensino básico, no 1.º e 2.º ano, em Estudo do Meio, nos conteúdos programáticos no ponto 5 referente "a segurança do seu corpo", no 1.º ano diz "conhecer e aplicar normas de prevenção rodoviária (caminhar pela esquerda nas estradas, atravessar nas passadeiras, respeitar os semáforos...)" (PT, 2004). No 2.º ano refere "conhecer e aplicar normas de prevenção rodoviária (sinais de trânsito úteis para o dia-a-dia da criança: sinais de peões, pistas de bicicletas, passagens de nível...)" (PT, 2004). No 9.º ano em Físico-química aborda-se a segurança e prevenção rodoviária, sendo analisados os fenómenos físicos relacionados com acidentes (PT, 2001). Está em curso uma investigação dirigida a professores e alunos do 9.º ano sobre a forma como é abordada e avaliada a literacia rodoviária na faixa etária a partir da qual a legislação permite a obtenção de título de condução.

3.2 Educação rodoviária: estudo de caso

No presente trabalho, tendo em vista a educação rodoviária em escolas portuguesas, optou-se pelo método quantitativo (inquérito por questionário) a 38 agrupamentos do distrito de Aveiro, cujos objetivos delineados são: – analisar se o tema de educação rodoviário é abordado nas aulas; – apurar a opinião dos professores em relação a esta temática nos currículos escolares.

O questionário foi aplicado do dia 14 de abril a 14 de maio de 2011 a professores que lecionam os seguintes níveis escolares: pré-escola, 1.º, 2.º e 3.º CEB. Obteve-se 69 respostas, das quais 37% referentes ao 1.º CEB, 26% ao 2.º CEB, 25% ao 3.º CEB e 12% à pré-escola.

Este tema, educação rodoviária nas escolas, é considerado por 53% dos professores como matéria relevante, 46% como muito relevante e somente 1% referiu ser um tema pouco relevante.

De uma forma geral o tema é abordado nas aulas, 83% dos professores referem abordar esta temática e 17% menciona não abordar o tema. Os professores

sentem-se preparados para falar sobre educação rodoviária (52%), mas uma percentagem relevante pensa que seria conveniente ter uma formação específica sobre o tema (41%) e só uma minoria considera não estar preparado para abordar o tema (7%).

As temáticas abordadas pelos professores são maioritariamente relacionadas com os comportamentos e atitudes (66%), regras e sinais (22%) e sem resposta (12%). A forma como o tema é abordado é predominantemente com recursos audiovisuais (50%), participativa com grupo de pesquisa (22%), expositiva (15%) e sem resposta (13%).

Os alunos mostram-se atentos nesta temática (69%) e só excepcionalmente precisam de ser estimulados (16%).

Os inquiridos responderam que nos últimos dois anos letivos existiram em 47% das escolas ações de sensibilização sobre o tema de educação rodoviária e não existem em 53% delas.

Conclusão

O automóvel é fundamental na economia das sociedades, pois a sua mais-valia baseia-se na rentabilização do espaço e do tempo. A exploração massiva deste meio de transporte (pessoas e mercadorias) acarretou uma série de transformações políticas, económicas e sociais. A sinistralidade rodoviária é um grave problema para as sociedades, a nível humano, social e económico. Os países estão atentos a esta problemática e mostram um empenho em amenizar este problema. Para isso implementam legislação e programas de prevenção/educação rodoviária, avançam na investigação e desenvolvimento das infraestruturas e dos veículos (elementos de segurança ativa e passiva).

A sinistralidade rodoviária não pode ser ignorada, pois é um problema que afeta a todos, mas alguns condutores persistem em não alterar o seu comportamento infrator e isso reflete-se na sinistralidade rodoviária. É necessário o desenvolvimento de competências, atitudes e valores para a segurança rodoviária.

Os programas de segurança rodoviária procuram prevenir/sensibilizar comportamentos desajustados perante as situações de trânsito, demonstrando a (in)segurança rodoviária. Os esforços

no combate a esta doença social têm obtido alguns êxitos, no entanto, enquanto existirem vítimas da estrada, este problema persiste e não é aceitável.

A escola como espaço socializador, com um ambiente adequado à aprendizagem e ao desenvolvimento de reflexão e aplicação de regras de cidadania, torna-se um local de maior importância para se iniciar a educação rodoviária, de forma, a ser desenvolvida nos vários níveis de escolaridade e prolongar-se durante a vida do condutor.

A educação rodoviária é tema obrigatório nos currículos escolares de França e Espanha. Em Portugal e em Inglaterra este tema é abordado em áreas curriculares não disciplinares. Em Portugal faz parte do currículo do 1.º Ciclo do Ensino Básico (CEB) na área de Estudo do Meio; no 9.º ano em Físico-química aborda-se a segurança e prevenção rodoviária a partir de acidentes onde são analisados os fenómenos físicos. Os professores dos agrupamentos de escolas do distrito de Aveiro, de forma geral, dizem que abordam a educação rodoviária; consideram a temática relevante e dizem que os alunos se mostram atentos e interessados. Está em curso uma investigação sobre a forma como é abordada e avaliada a literacia

rodoviária na faixa etária a partir da qual a legislação permite a obtenção de título de condução.

As crianças de hoje serão os condutores do amanhã e o desenvolvimento nelas de atitudes, valores e comportamentos de autonomia, responsabilidade, tolerância e civismo contribuirá para um ambiente rodoviário cada vez mais seguro. A educação rodoviária nas escolas poderá ser mais um meio para atenuar esta doença social, constituindo desde já uma necessidade básica de aprendizagem para todos.

Referências Bibliográficas

- Buttler, Ilona (2004). [Para uma maior segurança na estrada](#) (projeto SARTRE 3)
- EU (2001). *Livro Branco: A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções.*
- EU (2003). [Programa de Acção Europeu: Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos](#)
- EU (2010a). [Projeto Supreme, 2010, Melhores práticas de segurança rodoviária: manual de medidas nacionais](#)

EU (2010b). [Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011-2020](#)

Faria, João Nuno A. S. (2008). [Mortalidade rodoviária em Portugal: uma abordagem sócio-demográfica](#). Lisboa: Instituto de Ciências do Trabalho e da Empresa, Departamento de Sociologia

PT (2001). *3.º ciclo – Ensino Básico: Orientação Curricular de Ciências Físicas e Naturais*. Ministério da Educação.

PT (2003). [Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, Plano de Ações](#). Ministério da Administração Interna

PT (2004). *1.º ciclo – Ensino Básico: Organização Curricular e Programas*, 4ª edição

PT (2008). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

PT (2010). [Vítimas em 2010](#) (Valores Provisórios). Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

WHO/OMS (2004). [A segurança rodoviária não é acidental](#). Brochura para o Dia Mundial da Saúde, 7 de abril. Organização Mundial de Saúde.

WHO/OMS (2011). [Global Health Observatory \(GHO\): Road traffic deaths](#). World Health Organization.