



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE
TECNOLOGIA, INFRAESTRUTURA E TERRITÓRIO
(ILATIT) - GEOGRAFIA - LICENCIATURA**

JOSUÉ BULLÉ DOS SANTOS

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PREVENÇÃO DE
ACIDENTES NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU - PR**

Foz do Iguaçu - PR
2018

JOSUÉ BULLÉ DOS SANTOS

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PREVENÇÃO DE ACIDENTES
NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU - PR**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), apresentado ao curso de Geografia, grau Licenciatura, do Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território – (ILATIT), da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: **Prof. Drº Marcelo Augusto Rocha**

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr.º Marcelo Augusto Rocha
UNILA

Prof. Dr.º Roberto França da Silva Junior
UNILA

Prof.ª Dr.ª Léia Aparecida Veiga
UNILA

Foz do Iguaçu, 15 de Dezembro de 2018.

TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

Josué Bulle Dos Santos: _____

Curso: Geografia, grau Licenciatura

Tipo de Documento	
(.x.) graduação	(.....) artigo
(.....) especialização	(.x.) trabalho de conclusão de curso
(.....) mestrado	(.....) monografia
(.....) doutorado	(.....) dissertação
	(.....) tese
	(.....) CD/DVD – obras audiovisuais
	(.....) _____

Título do trabalho acadêmico: A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PREVENÇÃO DE ACIDENTES NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU - PR

Nome do orientador (a): Marcelo Augusto Rocha

Data da Defesa: 15/12/2018

Licença não exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública *Creative Commons Licença 3.0 Unported*.

Foz do Iguaçu, 15 de Dezembro de 2018.

Assinatura do Responsável

Dedico este trabalho à minha família e amigos que me apoiaram e ajudaram nesta jornada, que estiveram do meu lado nos momentos alegres e nos momentos de *stress*, que foram compreensivos e solícitos em todo o tempo.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus por me dar forças e iluminar meus caminhos para que eu pudesse concluir mais esta etapa em minha vida,

Agradeço à minha esposa Cândida Feltz, aos meus filhos Igor Felipe, André Lucas e Guilherme Gabriel, que em muitas vezes entenderam minha ausência e sempre me incentivaram e cooperaram para o término deste trabalho.

Agradeço aos meus Pastores Gérson Pacífico e Adilson Souza que também sempre me incentivaram, apoiaram e entenderem também minhas ausências nos trabalhos da Igreja.

Agradeço ao meu professor orientador Prof. Dr. Marcelo Augusto Rocha, pelas orientações, as discussões e as conversas que fizeram com que eu conseguisse finalizar esta tarefa.

Agradeço ao meu co-orientador Prof. Dr. Roberto França da Silva Júnior, Prof^a. Dr^a. Léia Aparecida Veiga, não só pela constante orientação neste trabalho, mas, sobretudo pela sua amizade e compreensão e que também fazem parte da banca de examinadores.

Agradeço também ao Prof. Dr. Samuel Fernando Adami, Prof. Dr. Rubens Toledo Júnior, Prof^a Dr^a. Márcia Aparecida Procópio da Silva Sheer, Prof.^a.Dr^a. Ana Clarissa Stefanello, Prof. Dr. André Kaysel Velasco e Cruz, Prof^a Maricélia Nunes dos Santos, Prof. Dr. Zeno Soares Crocetti, Prof. Dr. Éder Cristiano de Souza, Prof. Dr. Marcos de Jesus Oliveira, Prof^a Dr^a. Maria Machado de Magalhães Gouveia, Prof. Dr. João Roberto Barros II, Prof. Dr. Emerson Pereti, Prof. Dr. Thiago Costas Sanches, Prof^a Dr^a. Victória Inês Darling, Prof. Dr. André Luis André, Prof. Dr. Breno Viotto Pedrosa, Prof^a. Dr^a. Catariana Costa Fernandes, Prof. Dr. Luiz Fernando Munaretti da Rosa, Prof. Dr. Leandro Trevisan, Prof. Dilma Pereira dos Santos, Prof. Dinéia Ghizzo Neto Fellini, Prof. Dr. James Humberto Zomighani Júnior, Prof^a.Dr^a. Juliana Franzi, Prof. Dr. José Luiz Soto Gonzales, Prof. Dr. Paulo Fernando Meliani e Prof. Dr. Marcos Antonio de Moraes Xavier. Agradeço também aos colegas estudantes que ajudaram e colaboraram no meu aprendizado, amigos que fiz durante estes anos, pessoas que estiveram não tão próximas, mas que de uma forma ou de outra contribuíram para o término desta etapa.

“Eduquem as crianças e não será necessário castigar os homens.”

Pitágoras

SANTOS, Josué Bullé dos. **A Educação para o Trânsito como prevenção de acidentes na cidade de Foz do Iguaçu - PR.** 2018. 38 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso (Geografia - Licenciatura) – UNILA - Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2018.

RESUMO

Este trabalho objetivou identificar e caracterizar o volume de acidentes com motos em Foz do Iguaçu para os anos de 2017-2018 e propor uma cartilha com fins educativos para alunos da Educação Básica. A pesquisa foi desenvolvida por meio de levantamentos secundários, ou seja, de revisão bibliográfica, artigos, relatórios anuais do DETRAN-PR, Previdência Social e de cartilhas de educação no trânsito, produzidas por outros estudos e disponibilizadas na rede mundial de computadores (*internet*). E também a partir de procedimentos de levantamentos primários de informações junto ao Sistema de atendimento a traumas e emergências, (SIATE) do Corpo de Bombeiros, bem como por meio de levantamentos em cartilhas de educação no trânsito, produzidas por outros estudos e disponíveis na rede mundial de computadores (*internet*). Evidencia-se com este estudo a necessidade de desenvolver mais ações integradas entre os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização no trânsito e instituições de Educação Básica e Superior, a fim de produzir materiais, campanhas e projetos educativos de educação para o trânsito.

Palavras-chave: Educação no Trânsito; Prevenção de acidentes com motos; Cartilha educacional;

SANTOS, Josue Bullé dos. **Education in Transit as Prevention of Accidents in the City of Foz do Iguacu - PR.** 2018. 38 sheets. Course Completion Work (Geography - Licenciatura) - UNILA - Federal University of Latin American Integration, Foz do Iguacu, 2018.

ABSTRACT

This work aimed to identify and characterize the volume of motorcycle accidents in Foz do Iguacu for the years 2017-2018 and to propose a booklet for educational purposes for students of Basic Education. The research was developed through secondary surveys, that is, bibliographic review, articles, annual reports of DETRAN-PR, Social Security and education in traffic, produced by other studies and made available on the World Wide Web (Internet) . And also from procedures of primary information surveys with the Emergency and Trauma Care System (SIATE) of the Fire Department, as well as through surveys in education education in the transit, produced by other studies and available on the network of the world's computers. This study shows the need to develop more integrated actions between the agencies responsible for control and supervision in transit and institutions of Basic and Higher Education, in order to produce materials, campaigns and educational projects for traffic education.

Keywords: Traffic Education; Prevention of accidents with motorcycles; Educational booklet;

SANTOS, Josué Bullé dos. **La Educación en el Transito como Prevención de Accidentes en la Ciudad de Foz do Iguaçu - PR.** 2018. 38 hojas. Trabajo de Conclusión de Curso (Geografía - Licenciatura) - UNILA - Universidad Federal de la Integración Latinoamericana, Foz do Iguaçu, 2018.

RESUMEN

Este trabajo objetivó identificar y caracterizar el volumen de accidentes con motos en Foz do Iguaçu para los años 2017-2018 y proponer una cartilla con fines educativos para alumnos de la Educación Básica. La investigación fue desarrollada por medio de levantamientos secundarios, es decir, de revisión bibliográfica, artículos, informes anuales del DETRAN-PR, Previsión Social y de cartillas de educación en el tránsito, producidas por otros estudios y disponibles en la red mundial de computadoras (internet) . Y también a partir de procedimientos de levantamientos primarios de informaciones junto al Sistema de atención a traumas y emergencias, (SIATE) del Cuerpo de Bomberos, así como por medio de levantamientos en cartillas de educación en el tránsito, producidas por otros estudios y disponibles en la red mundial de ordenadores (internet). Se evidencia con este estudio la necesidad de desarrollar más acciones integradas entre los órganos responsables del control y fiscalización en el transito e instituciones de Educación Básica y Superior, a fin de producir materiales, campañas y proyectos educativos de educación para el tránsito.

Palabras clave: Educación en el Tráfico; Prevención de accidentes con motos; Cartilla educativa;

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NO BRASIL	16
1.1 ACIDENTES COM MOTOS: UMA QUESTÃO DE SAÚDE PÚBLICA	19
2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM FOZ DO IGUAÇU.....	21
3. A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO ALTERNATIVA DE SENSIBILIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO SOCIAL	25
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	30
REFERÊNCIAS	32
ANEXO CARTILHA.....	34

Elogio da lentidão¹

Milton Santos

“O mundo de hoje parece existir sob o signo da velocidade. O triunfo da técnica, a onipresença da competitividade, o deslumbramento da instantaneidade na transmissão e recepção de palavras, sons e imagens e a própria esperança de atingir outros mundos contribuem, juntos, para que a ideia de velocidade esteja presente em todos os espíritos e a sua utilização constitua uma espécie de tentação permanente. Ser atual ou eficaz, dentro dos parâmetros reinantes, conduz a considerar a velocidade como uma necessidade e a pressa como uma virtude. Quanto aos demais não incluídos, é como se apenas fossem arrastados a participar incompletamente da produção da história. Sem dúvida, a maioria das pessoas, das empresas e das instituições não se utiliza das velocidades exponenciais tecnicamente possíveis e muitos continuam a sobreviver na lentidão, mas isso não impede que o ideário dominante, em todos os arcanos da vida social, sugira uma existência com ritmos cada vez mais acelerados.”

¹ Publicado em 11/03/2001 <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm>

INTRODUÇÃO

A praticidade de deslocamentos dentro das cidades brasileiras é uma necessidade do cotidiano nos centros urbanos, uma constante que não pode ser ignorada no dia a dia do cidadão da urbe. Pessoas se deslocam dentro deste espaço urbano, para chegar e para retornar do trabalho, para cumprir tarefas do dia-a-dia, fazer entregas, fazer vendas, para estudar e também para os momentos de lazer.

As dinâmicas socioespaciais que a globalização e o capitalismo impõem estão atreladas a necessidade de encurtamento das distâncias para garantir o aproveitamento do tempo no espaço. “Ser atual ou eficaz, dentro dos parâmetros reinantes, conduz a considerar a velocidade como uma necessidade e a pressa como uma virtude.” (SANTOS, 2001, s/p). Nesse sentido, aquela velha máxima: “tempo é dinheiro”, continua mais viva e forte do que nunca. Um exemplo disso é o aumento na procura por meios de transportes rápidos, práticos e eficientes, que possam atender a essa demanda. No ano de 2017 segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), foram produzidas no Brasil 882.876 unidades de motocicletas.

As motocicletas, ou simplesmente motos, enquanto meio de transporte rápido, possuem vantagens que podem ser determinantes no momento da compra. Como por exemplo, o pouco espaço que ocupam no trânsito, o baixo valor empregado na aquisição, as facilidades para a compra, referentes a descontos e parcelamentos em longo prazo, bem como a abundante oferta de crédito pelas lojas e financeiras. Além disso, estas possuem uma baixa desvalorização no mercado, baixo consumo de combustível, peças e manutenção a preços acessíveis. Esses fatores, somado a falta de infraestrutura nos meios de transporte coletivos urbanos, têm contribuído para o aumento da frota de motocicletas nos últimos anos no Brasil. Contudo, essa aparente solução para o problema de transporte nas cidades médias e grandes do país, trouxe consigo alguns problemas, como o crescente número de acidentes.

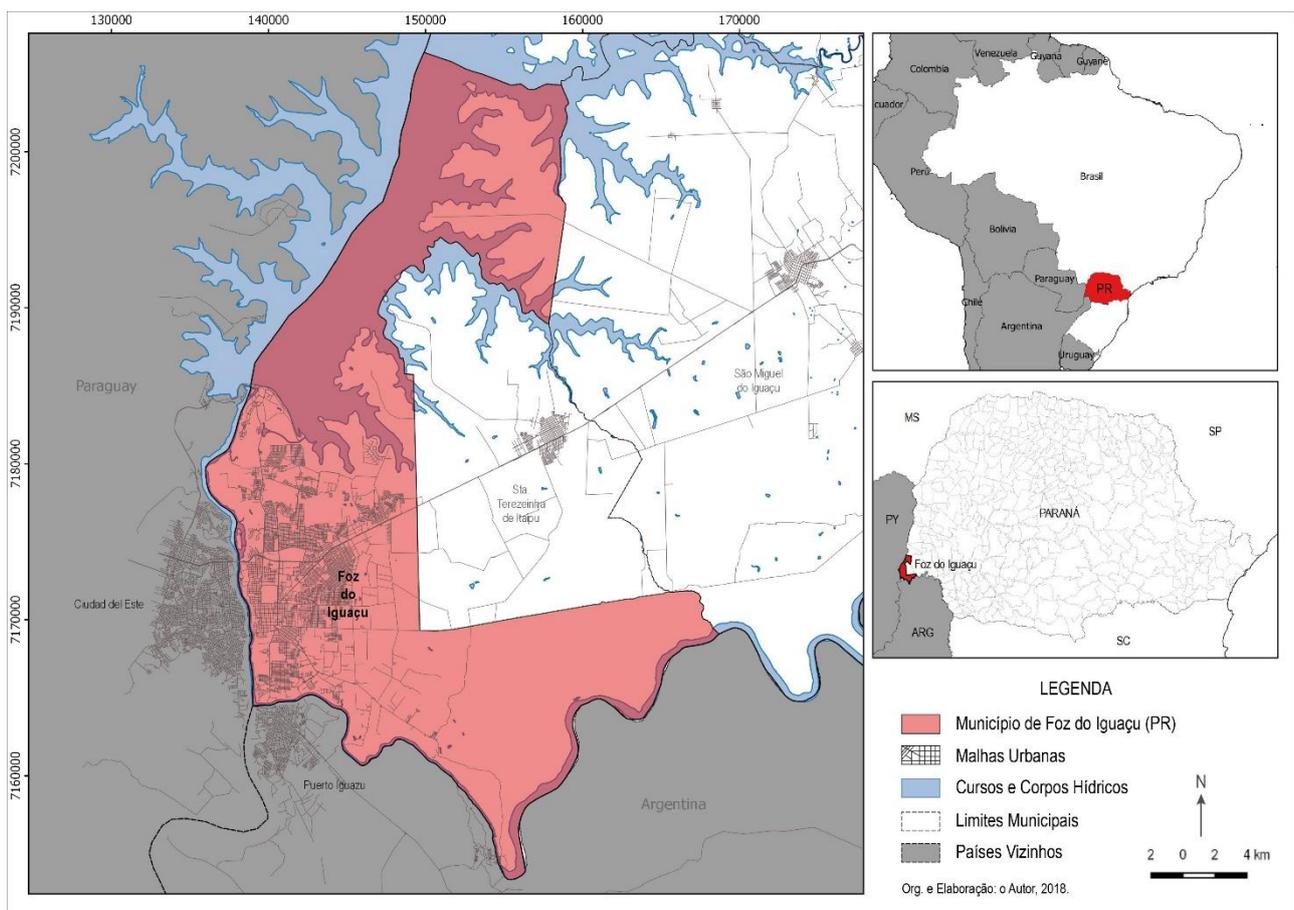
Estatísticas do DETRAN-PR apontam que o crescimento na frota de motocicletas na cidade de Curitiba, capital do Estado, foi da ordem de 24,96% no período 2008-2017, enquanto a cidade de Foz do Iguaçu - PR registrou, no mesmo período, um crescimento da ordem de 88,84%.

Em contrapartida, observa-se que as medidas de contenção de acidentes, principalmente em relação à Educação no Trânsito, não seguem a mesma tendência de

crescimento, ocorrendo, muitas vezes, em ações isoladas promovidas por ONG's e clubes de serviço como Rotary e Lyons. Ações de educação para o trânsito, promovidas por instituições de ensino, seguem a mesma tendência, sendo realizadas apenas eventualmente, na maioria das vezes desconectadas do contexto da cidade e da realidade dos bairros dos estudantes.

Na figura 1 a seguir, evidencia-se a cidade de Foz do Iguaçu no estado do Paraná e sua complexa localização situando-se na região da tríplice fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai. Sua localização, por si só, gera desafios e cria variáveis no trânsito difíceis de controlar. Desse modo, com o intuito de contribuir com a prevenção de acidentes e com a educação para o trânsito, este estudo tem por objetivo identificar e caracterizar o volume de acidentes com motos em Foz do Iguaçu e propor uma cartilha com fins educativos para alunos da Educação Básica.

Figura 1 - Localização da cidade de Foz do Iguaçu – PR



A cartilha será disponibilizada *online*² como parte deste trabalho, no endereço

² Endereço eletrônico para acessar o trabalho na Biunila:

eletrônico do repositório da Biblioteca da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA).

Espera-se que a cartilha seja utilizada por professores na educação formal e não-formal com estudantes do Ensino Fundamental I, com o intuito de contribuir na prevenção de acidentes e na promoção da educação para o trânsito.

O trabalho inicialmente apresentou uma breve discussão a respeito da violência no trânsito no Brasil, trazendo dados estatísticos atualizados a fim de evidenciar a gravidade do problema. Em seguida, fez-se uma reflexão acerca de como os acidentes com motos podem afetar a econômica e a vida das pessoas, bem como, contemplou-se dados estatísticos da violência no trânsito com foco na cidade de Foz do Iguaçu, a fim de contextualizar a questão brasileira com a da comunidade iguaçuense.

Por fim, discutiu-se a Educação para o trânsito como forma de ampliar o processo de conscientização dos sujeitos e trilhar o caminho da transformação social. Apresentou-se ainda uma proposta de uma cartilha voltada para a prevenção de acidentes de trânsito entre crianças da Educação Básica.

1. A VIOLÊNCIA DO TRÂNSITO NO BRASIL

Acidentes envolvendo motociclistas são os mais comuns no Brasil. De acordo com uma matéria veiculada no ESTADÃO (2015), as motocicletas respondem por 27% da frota nacional de veículos. Os acidentes com motos concentraram 76% das indenizações pagas às vítimas no ano de 2016, ou seja, a proporção de acidentes em relação à frota nacional de veículos revela que o número de acidentes causados por motocicletas é maior que os provocados por automóveis.

Em um estudo realizado pela Seguradora Líder, responsável por gerenciar o DPVAT, seguro pago pelos motoristas para cobrir danos pessoais causados por veículos, os números são alarmantes. Esses dados indicam que

83% das indenizações pagas foram para vítimas de invalidez permanente. Os mortos responderam por 5% do que foi pago. Os números do DPVAT também revelam que, do total de mortos indenizados, mais da metade (53%) tinham entre 18 e 34 anos, ou seja, eram economicamente ativos. Somente em 2015, foram 12.126 mil vítimas fatais que conduziam motocicletas no Brasil – 33 registros por hora, conforme o DATASUS (Ministério da Saúde), revelando ainda que quatro em cada dez mortos em acidentes de trânsito naquele ano pilotavam uma moto (SOARES, 2017, s/p).

Em outras palavras, os dados discutidos por Soares (2017) revelam que as indenizações são pagas em sua grande maioria aos acidentes que envolvem motocicletas e pessoas indenizadas por invalidez e que estão na faixa etária de 18 a 34 anos e em plena capacidade laboral. Um estudo conduzido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) apontou que 90% dos acidentes ocorrem por falhas humanas, enquanto falhas do veículo e problemas na via representam, respectivamente 5% cada um, das causas dos acidentes (figura 2). Estes estão diretamente ligados em virtude de estarem em interdependência, salvo em algumas exceções.

1 - Os acidentes segundo Detran-MS ocasionados por fatores humanos estão ligados a imprudência, a desatenção e, em parte, ao desconhecimento das normas básicas contidas na legislação brasileira de trânsito. As situações mais comuns envolvendo o fator humano são: o excesso de velocidade, a ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir e o uso de aparelhos celulares enquanto se dirige. Essas ações ocasionam situações de risco, para o condutor e para terceiros. Ações simples são negligenciadas como deixar de usar capacete, ou os sinais luminosos, como setas, faróis, o uso de luz alta e baixa, ou

ainda, sinais que demonstrem suas intenções e manobras antecipadamente, a não observação das distâncias estabelecidas entre um veículo e outro, etc.

2 - O segundo fator é o veículo usado na rodovia, e a não manutenção no veículo ou moto que causa inúmeros acidentes, é importante monitorar lâmpadas, faróis, luzes, pneus, freios, buzina, bem como partes mecânicas importantes como, motor e parte elétrica.

Figura 2: Causas de acidentes de trânsito



Fonte: ONSV³, 2016

3 - O terceiro fator, ainda segundo o DETRAN-MS é a via, ou pista de rolamento, acidentes ocorrem pela má conservação das vias, ou por ações da natureza, tipo chuva, desmoronamento de barrancos ou encostas etc. por isso é importante que o condutor sempre esteja atento, podendo assim tomar atitudes que possam evitar os acidentes. Outro relevante ponto a se analisar nas vias é a questão da falta de sinalização, que pode ocasionar muitos acidentes e geralmente com vítimas fatais, outro fator também muito comum nas rodovias brasileiras que é a ausência de acostamentos e de passarelas, causando assim inúmeros acidentes.

Esses e outros problemas relacionados a acidentes de trânsito ainda estão longe se serem completamente solucionados. Sabe-se que os Governos Federal, Estadual e Municipal, eventualmente promovem ações de educação no trânsito, geralmente quando

³ Endereço eletrônico do site do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV): <http://www.onsv.org.br/>

estamos próximos de algum feriado prolongado ou nas férias, quando o volume de acidentes geralmente aumentam. Mas pouco se fala e se faz, quando o assunto é educação para o trânsito em projetos educacionais nas escolas públicas do país.

A ausência de ações educacionais ligadas a prevenção de acidentes está em desacordo com o CTB – Código de Transito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que diz no artigo 76 e 78 respectivamente:

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

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

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes. (BRASIL, 2018).

Dessa forma, fica nítida a preocupação da legislação acerca da importância de ações educativas para a prevenção de acidentes desde a infância. No entanto o que se vê na realidade são pouquíssimos projetos educativos com esta temática, seja na educação infantil, seja na educação básica ou superior. Logo, faz-se necessário um conjunto de esforços da sociedade em prol da ampliação do conhecimento acerca das leis que regem o trânsito. Faz-se necessário ainda, desenvolver projetos que visem sensibilizar as pessoas para a importância da prevenção de acidentes. Como aponta o CTB, essas ações de educação para o trânsito devem ser incluídas no currículo desde os primeiros anos escolares, e devem se estender até o Ensino Médio e a Educação Superior.

O acesso à informação e a sensibilização para a importância da temática desde bem cedo pode contribuir para a construção de uma solução a médio e longo prazo, tanto no combate aos acidentes de trânsito diretamente, como na minimização dos seus efeitos na sociedade de forma indireta. Tais efeitos deixam um grande número de pessoas com graus distintos de incapacidade física, todos os anos, como veremos no tópico a seguir.

1.1 Acidentes Com Motos: uma Questão de Saúde Pública

Não se podem ignorar os números apresentados a respeito dos acidentes com vítimas fatais ou com sequelas envolvendo motociclistas. As estatísticas apontam que esses índices não têm melhorado, ao contrário, está aumentando em função da crescente ampliação da frota nacional de motos, paralelamente a ausência de políticas públicas envolvendo a educação para o trânsito, seja na educação formal, ou não formal.

Ao confrontar esses números com as demandas da sociedade moderna, surgem questões intrigantes, como por exemplo: como o número de deficientes físicos oriundos de acidentes com motocicletas influenciam a vida em sociedade? Como interferem na economia nacional e, mais especificamente, dos lugares onde vivem?

O mercado de trabalho é um lugar de competição, no qual, os mais preparados têm melhores chances de atuar. Logo, a pessoa com deficiência, terá de início uma desvantagem, e embora esta desvantagem possa ser mitigada por meio de leis que regulamentam cotas para pessoas com deficiências, muitas vezes, estas leis não são observadas pelos empregadores e pessoas que possuem algum tipo de sequela ou deficiência não estão inseridas no mercado de trabalho seja por negligência das empresas, seja por desconhecimento do próprio deficiente.

Entre os obstáculos a serem enfrentados por pessoas que perdem parte dos movimentos do corpo em virtude de acidentes, quando da busca por um posto de trabalho, cita-se o preconceito gerado pela própria sociedade que, muitas vezes, ao invés de acolhê-lo, o distancia por meio da discriminação e de prejulgamentos, seja por parte de patrões, direta ou indiretamente, seja por parte dos colegas de trabalho, desfavorecendo, desse modo, ambientes salubres para o ofício de deficientes físicos. Entretanto segundo Allport (1954 *apud* PINHEIRO, 2011, p. 217), os prejulgamentos não podem ser entendidos estritamente como preconceitos. “Eles podem virar preconceitos somente se, expostos a novos conhecimentos sobre o objeto em questão, não forem reversíveis”. E é exatamente isso que falta para a sociedade, o reconhecimento de que portadores de deficiências físicas, sejam elas de nascimento ou de acidente, podem e devem atuar no mercado de trabalho sem o menor constrangimento.

Segundo Souza e Carneiro (2007 *apud* CAVALCANTI, 2012, p. 09), a estigmatização social

é traço característico das sociedades modernas, revelando-se de variadas formas no decorrer da história, foi por meio dela que a deficiência se impôs como um atributo ou característica determinante da identidade de alguns, que tiveram seu processo de cidadania preso ao preconceito daqueles que acreditam na incapacidade funcional dos PcDs.

Sendo assim, faz-se necessário repensar a forma como a sociedade vem construindo símbolos a respeito dos deficientes físicos, tanto no ambiente profissional, como na esfera educacional.

Outro problema que surge com a crescente demanda de acidentes de moto, está relacionado a questão econômica, pois a partir de um acidente de trânsito, começa uma longa cadeia de gastos que se formam ao redor do acidentado. Inicia-se com os desgastes emocionais e atrasos gerados pelo bloqueio de pistas de rolamento e filas de automóveis e caminhões, quando da ocorrência de um acidente, podendo muitas vezes gerar outros acidentes e engavetamentos.

Na sequência, logo após o acidente, é feita uma chamada para o Serviço de Atendimento a Traumas e Emergência, (SIATE) esse é o primeiro gasto, logo em seguida há um deslocamento de, no mínimo, uma ambulância com três profissionais, geralmente: um motorista, um enfermeiro e um médico. Ainda nesta fase, registram-se custos com transporte, com combustível, com o soldo dos profissionais envolvidos, além de despesas como a depreciação do veículo e com os primeiros materiais usados no socorro.

Logo em seguida, ao se dirigir para o hospital ou centro de cirurgia mais próximo, a vítima do acidente acarretará em mais custos com profissionais da área da saúde, cirurgias, materiais, cirúrgicos, remédios, alimentação e fisioterapia, e se por acaso o paciente ficar com algum tipo de sequela poderá aposentar-se por invalidez ou receber algum tipo de benefício reparador por perda de capacidade laboral parcial (auxílio-acidente).

A família e os que cercam o acidentado também são penalizados economicamente, pois, muitas vezes, quem sofreu o acidente é o único que trabalha para sustentar a família, precisará de remédios e cuidados especiais por um período longo, dependendo da fratura, pode passar de um ano a recuperação. No próximo item discute-se a violência no trânsito com dados que buscam explicar o fenômeno especificamente na cidade de Foz do Iguaçu.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM FOZ DO IGUAÇU

Ao analisar os dados do DETRAN-PR. (2008/2017) evidenciados no gráfico 1 a seguir, que traz a comparação do crescimento da frota de motocicletas em Foz do Iguaçu e Curitiba é possível afirmar que esta expansão tende a continuar, uma vez que a tendência tem sido de crescimento da frota de motocicletas nos últimos anos. E que, da mesma forma, não se tem registro de um aumento no desenvolvimento de políticas públicas de prevenção de acidentes.

Segundo o IBGE, a cidade de Foz do Iguaçu é a 97ª cidade brasileira e 7ª no Estado do Paraná em número de população (258.823 habitantes, estimado para 2018).

A frota total de veículos automotores da cidade segundo o DETRAN-PR é de 176.975 unidades (agosto de 2018) sendo que as motocicletas e motonetas respondem por 35.438 unidades, ou seja, 20,02% da frota. Já a cidade de Curitiba, segundo o IBGE tem uma frota total de 1.408,559 veículos automotores sendo que as motos e motonetas representam um total de 152.077 ou 10,79% desse total.

Desse modo, proporcionalmente, a cidade de Foz do Iguaçu tem o dobro de motocicletas que Curitiba. Este elevado número de motocicletas, circulando no espaço geográfico de uma cidade em franco crescimento, com um planejamento urbano tardio e ineficiente, com ruas e avenidas carentes de conservação e de melhorias estruturais somadas a imprudência, e despreparo dos condutores tem levado à ocorrência de inúmeros acidentes. De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável (PDDIS 2016/2017) de Foz do Iguaçu a meta é:

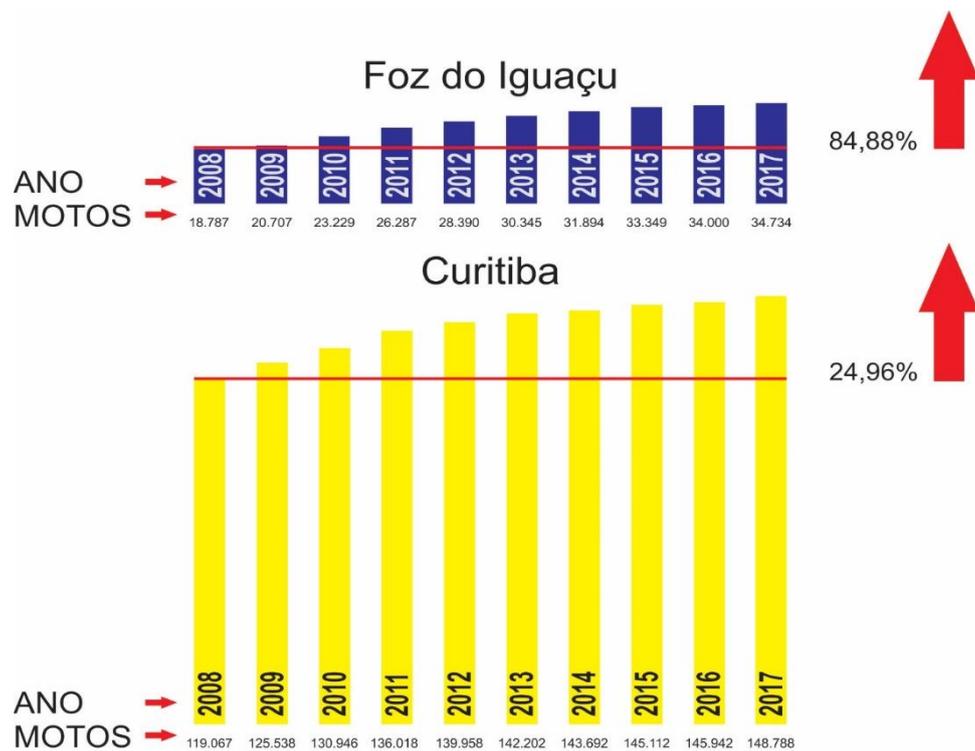
Sinalizar adequadamente o município em todo o perímetro, com semáforos, placas de trânsito, lombadas, faixas de segurança para pedestres, sinalizador para surdos, diminuindo o número de acidentes, reduzir o conflito entre o trânsito de veículos motorizados e não motorizados e o de pedestres; propiciar, através de estudos específicos para o sistema viário básico, meios legais para dimensionar, disciplinar e hierarquizar o fluxo de veículos dentro do perímetro urbano do Município (FOZ DO IGUAÇU, 2017).

O Plano Diretor de Foz do Iguaçu (2017) contemplou uma série de ações que podem ajudar a diminuir as taxas de acidentes e mortes nas ruas da cidade, porém as soluções colocadas em pauta demoram mais que o necessário para serem colocadas em prática,

por ordens de diversas naturezas, sobretudo de burocratização, enquanto os números de motos e acidentes só crescem e este ciclo tende a aumentar.

No gráfico 1 a seguir é possível acompanhar e comparar o crescimento da frota de motocicletas em Foz do Iguaçu que teve 84,88% de crescimento, e Curitiba que teve um crescimento de 24,96% no mesmo período.

Gráfico 1 - Crescimento da frota de motos – Curitiba e Foz do Iguaçu, 2008/2017



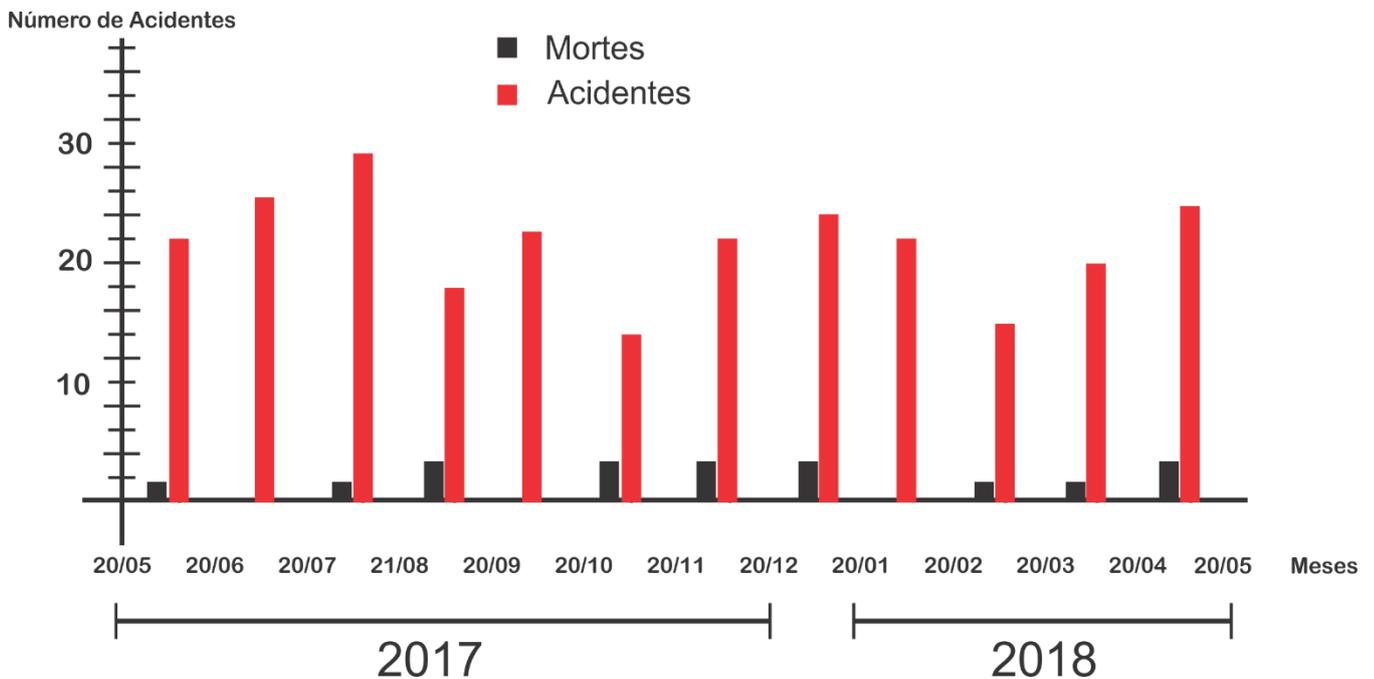
Fonte: DETRAN-PR, 2018-2019

De acordo com dados do IBGE (2010) havia 1 moto para cada 10,99 pessoas na cidade de Foz do Iguaçu no senso realizado naquele ano. Esse mesmo senso apontava que em 2018, haveria 1 moto para cada 7,45 pessoas, segundo estimativa do IBGE.

Em relação ao volume de acidentes na cidade de Foz do Iguaçu, tendo como base, a quantidade de acionamentos do Serviço de Atendimento a Traumas e Emergências (SIATE) no decorrer da data 20/05/2017 à 20/05/2018, constatou-se que ocorreram 263 acidentes envolvendo motociclistas, dos quais 14 vítimas entraram em óbito no local do acidente e pelo menos 2 vítimas que morreram em decorrência de acidentes, porém, não no local do acidente e por isso não foram registrados.

O gráfico 2 a seguir apresenta o número de acidentes com mortes durante o período de 20/05/2017 à 20/05/2018.

Gráfico 2 – Acidentes e mortes – Foz do Iguaçu período 2017/2018



Fonte: Jornal tribuna popular segurança, 2018

As causas desses acidentes foram as mais diversas, atropelamento de pedestres, colisão moto contra carro, moto contra moto, moto contra bicicleta, moto contra anteparo, e moto contra animal (cachorro). Houve ainda o registro de queda após perseguição policial. Outros acidentes também aconteceram em virtude de pista escorregadia e buracos na pista. As maiorias dos acidentes aconteceram em vias que dão acesso ao centro, mas também aconteceram casos de acidentes nas periferias e zonas rurais. Um dado que chama atenção é que grande parte desses acidentes ocorreram durante o dia.

Para se vencer o desafio de minimizar os acidentes de trânsito com motos na cidade de Foz do Iguaçu faz-se necessário que o poder público aja em, pelo menos duas frentes. A primeira diz respeito a melhorar a infraestrutura urbana atual, já existente e concomitantemente, planejar novos caminhos para gerenciar o trânsito no futuro, a curto, médio e longo prazo.

Paralelamente a viabilização de infraestrutura urbana para minimizar esse problema, o poder público deve investir também em educação para o trânsito. De modo que o futuro condutor entenda os riscos a que está submetido e se sensibilize em relação aos riscos que por ventura pode causar a outros. Nesse sentido, discute-se no próximo item como a educação pode contribuir para a diminuição dos acidentes e para a sensibilização dos usuários acerca da importância da prevenção de acidentes da direção defensiva e principalmente do uso do bom senso no trânsito.

3. A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO ALTERNATIVA DE SENSIBILIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO SOCIAL

Partindo do pressuposto que o fator humano é causador de 90% dos acidentes que ocorrem no país, conforme evidenciado pelo ONSV, é urgente a necessidade de a sociedade criar as condições para que os futuros condutores de Foz do Iguaçu e região construam conhecimento, desde bem cedo, acerca da importância de saber evitar os perigos do trânsito e as complexidades que envolvem a região da tríplice fronteira. Mais que isso é preciso desenvolver projetos educacionais que priorizem a conscientização para os riscos a vida, quando não se segue as normas do CBT e quando não se faz o devido uso dos equipamentos de segurança, como capacete, luvas, botas, calças e jaquetas com proteção, etc.

Os Órgãos oficiais do Estado, como Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e Conselho Nacional de Educação (CNE), tentam estabelecer um diálogo objetivando construir juntos, metas que possam trazer para as escolas uma nova perspectiva na educação de crianças e jovens como alternativa de prevenção de acidentes.

A RESOLUÇÃO Nº 265, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2007, por exemplo, dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – (CONTRAN), usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de medidas complementares para o cumprimento do disposto nos artigos 74 e 79 do Capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro; Considerando o disposto na Política Nacional de Trânsito em sua diretriz que visa aumentar a segurança e promover a educação para o trânsito junto às instituições de ensino; Considerando a importância de desenvolver valores, integrando o jovem ao sistema trânsito em seus diferentes papéis; Considerando a necessidade de melhoria no processo de formação de condutores (DENATRAN-PR).

Os acidentes envolvendo motocicletas podem ser minimizados a partir do envolvimento e do compromisso com a educação para o trânsito de todos os usuários das vias, pedestres e condutores, atuais e futuros em conjunto com o poder público. O conhecimento das leis de trânsito e a sensibilização para as boas práticas envolvendo a educação para o trânsito são primordiais para o início destas mudanças.

Os órgãos federais (DENATRAN), estaduais (DETRAN-PR) e municipais (FOZTRANS), bem como as polícias civil, militar e federal parecem ter dificuldade de ir além das corriqueiras blitz educativas em momentos esporádicos do ano. Esse tipo de ação tem pouca eficácia e é apenas uma das ações que podem ser feitas.

Segundo o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, seis metas são cruciais para a diminuição dos acidentes de trânsito nos próximos anos, a saber: sistema de gestão, fiscalização, educação, saúde, segurança viária, e segurança veicular. (ANTP; CEDATT; IE, 2011). A educação é sem dúvida, parte fundamental deste processo. A elaboração de materiais gráficos como cartilhas didático-pedagógicas com imagens e informações que possam esclarecer de forma lúdica o papel e a responsabilidade de cada indivíduo no trânsito, ajudam as crianças a ter uma melhor concepção da importância do cumprimento das regras de trânsito, visando diminuir os acidentes e potenciais riscos à vida.

A construção de conhecimento acerca de ações que auxiliem na formação de novos condutores e de pedestres conscientes do seu papel no trânsito é de extrema importância e urgência para o fortalecimento dos processos que sustentam um trânsito seguro e podem ajudar também a provocar uma cultura de bem-estar, que pode mudar a situação atual no trânsito brasileiro e iguaçuense.

A confecção de cartilhas para a educação para o trânsito é comum em muitos estados do Brasil (quadro 1). A forma e o conteúdo desses materiais educacionais variam de acordo com os objetivos elencados e em consonância com a faixa etária dos estudantes que se pretende alcançar. De modo geral, as cartilhas buscam evidenciar informações relevantes a respeito do CTB e motivar boas práticas de conduta e de interação que sejam compatíveis com as necessidades do condutor, mas principalmente respeitando os pedestres e o coletivo, como um todo. Educar para o Trânsito significa o desenvolvimento de ações didático-pedagógicas de superação da condição individual em detrimento da segurança coletiva.

Quadro 1: Cartilhas Educativas para o Trânsito disponíveis na rede mundial de computadores (INTERNET)

TITULO	LINK	RESUMO
Comunidade e Cartilha: Educar para o Trânsito	http://www.educacaotransito.pr.gov.br/arquivos/File/arquivos/Comunidade/Educar%20para%20o%20Transito.pdf	Esta é uma cartilha muito completa e está disponibilizada para todas as idades, foi criada por órgão governamental e tem como finalidade educar os alunos e sensibilizar para o respeito ao próximo.
Cartilha Criança no Trânsito.cdr	http://www.atividadeseducativas.com.br/atividades/11900_Cartilha_Crianca.pdf	Esta cartilha foi produzida pela Secretaria de Justiça e Segurança Pública Conselho Estadual de Trânsito – MS e tem como tema: Criança no Trânsito e entre suas preocupações estão: os responsáveis pela criança, condução de bicicletas, Transporte escolar, transporte de crianças em motocicleta, crianças e o caminho rural. Disponibiliza ainda sugestões de como ensinar educação do trânsito nas aulas de geografia. Espaços urbanos e rurais, Funções dos espaços urbanos e rurais, locomoção no urbano e no rural, traçado da Cidade e do rural, noções de preservação da natureza e convivência social com pedestres, ciclistas, motos e carros, fenômenos naturais, densidade demográfica, aglomerações e problemas de trânsito.
O que é trânsito afinal?	https://www.portalsaofrancisco.com.br/curiosidades/transito	Esta cartilha tem como base, as cartilhas de Sites governamentais é bem explorada e extensa situa o leitor desde o que significa trânsito até defesas de multas.
Educação no trânsito	http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/Educinf/zac_edutrans.pdf	Esta cartilha explora bem a parte de projetos e envolvimento dos alunos na construção do aprendizado, de como funciona o trânsito na prática, é bem didática e está disponível para o público infantil até 4 anos.
Cartilha de Trânsito: Dicas para você viver mais e melhor	http://www.der.al.gov.br/configuracao/servicos/dicas-ao-motorista/cartilha_transito.pdf	Esta cartilha foi elaborada pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) e mostra em números e gráficos a problemática dos acidentes bem como as dicas de prevenção de acidentes, e fecha a cartilha com um apelo de “ <i>paz no trânsito</i> ”
Educação no trânsito para crianças: aprenda dicas e joguinhos para ensiná-los de forma lúdica	https://www.cursosdetransito.com.br/blog/2016/04/27/educacao-no-transito-para-criancas-aprenda-dicas-e-joguinhos-para-ensina-los-de-forma-ludica/	Esta cartilha também é muito boa e lúdica, pois consegue trazer materiais como: jogos, tabuleiros, jogo da memória, teatrinho e etc. e traz a ideia de educar para prevenir.

Elaboração: o Autor, 2018

A exemplo dos materiais educativos desenvolvidos e disponíveis na internet dispostos no quadro 1, apresenta-se nesse trabalho, uma cartilha informativa pensada e

produzida para o público infantil das escolas municipais de Foz do Iguaçu e região (figura 3).

Essa cartilha é um recurso didático que ao ser trabalhado em meio a uma sequência didática de aulas voltadas para a educação para o trânsito, pode contribuir no processo de formação do sujeito.

Embora neste estudo não se tenha aplicado a cartilha junto a estudantes dos anos iniciais, a mesma está sendo apresentada como uma possibilidade de trabalho e desenvolvimento com turmas das escolas municipais. É importante destacar que essa cartilha pode e deve ser repensada a partir da realidade das séries escolares que serão envolvidas no trabalho de educação para o trânsito. É fundamental levar em consideração o cotidiano das crianças, pois as mesmas ao chegarem à escola, trazem consigo diferentes formas de conhecimento da realidade que as cerca, inclusive sobre a questão do trânsito.

Esses conhecimentos cotidianos das crianças, no campo da Geografia, podem ser vistos segundo Cavalcanti (2012, p. 45), como práticas cotidianas carregadas de “[...] espacialidade e de conhecimento dessa espacialidade”. E segundo a autora, é papel da escola trabalhar “[...] com esse conhecimento, discutindo, ampliando e alterando a qualidade das práticas dos alunos, no sentido de uma prática reflexiva e crítica, necessária ao exercício conquistado de cidadania”.

Mas, não queremos aqui colocar a educação para o trânsito como algo exclusivo a disciplina de Geografia, pelo contrário, entendemos que a educação para o trânsito deve ter um tratamento interdisciplinar, envolvendo também a história, a língua portuguesa, a matemática, a arte, enfim, dependendo do objetivo do grupo de professores, diversas áreas do conhecimento poderão ser arroladas nesse trabalho.

Além de levar em consideração o conhecimento diário da criança e o olhar interdisciplinar, por se tratar de um processo educativo que visa contribuir na formação do cidadão, é fundamental, a nosso ver, que a sequência didática coloque o estudante no papel de sujeito ativo, no sentido discutido por Berbel (2011, p. 29), no qual a participação do estudante em relação “[...] a novas aprendizagens, pela compreensão, pela escolha e pelo interesse, é condição essencial para ampliar suas possibilidades de exercitar a liberdade e a autonomia na tomada de decisões em diferentes momentos do processo que vivencia [...]”, preparando-o para o exercício da cidadania.

Partindo da colocação da autora, entende-se que no trabalho pedagógico de educação para o trânsito, é de suma importância que os estudantes participem de todo o processo ou de parte do mesmo de forma ativa, realizando ações importantes para o seu

aprendizado qualitativo, como por exemplo, construindo roteiros de entrevista, decidindo a população alvo do levantamento, quando e de que forma o mesmo será realizado; produzindo as atividades (cartazes, desenhos, gráficos, produções de textos, interpretações de diferentes gêneros textuais, apresentações orais e/ou teatrais, dentre outras atividades) em grupos; observando e registrando a sinalização no entorno da escola e/ou no bairro; propondo alterações na sinalização ou a criação de novas leis para o trânsito na cidade para serem apresentadas na câmara municipal; elaborando panfletos, banners e da própria cartilha educativa, etc.

As ações dos estudantes em diferentes momentos da sequência didática voltada para a educação no trânsito, em particular, na construção da cartilha de educação para o trânsito, vão ao encontro do entendimento da educação como um processo. E, essa concepção de educação não comporta a ideia de aprendizagem como algo puramente de 'fora para dentro', sendo o estudante visto como um receptor que só armazena os conhecimentos para futuras aplicações. Educação como um processo, nas palavras de Freire (2015), somente ocorrerá a partir da interação entre os sujeitos históricos, por meio de suas palavras, ações e reflexões. Sendo, portanto, a nosso ver, o envolvimento ativo dos estudantes no decorrer das atividades de educação para o trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acidentes com motocicletas ainda são maioria, se comparados com outros meios de transportes e são os que proporcionalmente, causam mais vítimas. Em grande medida são causados por erros humanos, desinformação, desatenção e imprudência e desconhecimento, de uma maneira geral.

As estatísticas aqui apresentadas configuram a dinâmica do trânsito de uma cidade que, por motivos políticos, econômicos e culturais não avançou em medidas preventivas, sejam elas estruturais ou educativas.

Este estudo chama a atenção para a insuficiente sensibilização da temática da educação para o trânsito, tanto dos órgãos estatais de trânsito, quanto das instituições de ensino de uma maneira geral. Aponta para a necessidade do desenvolvimento de projetos educacionais, junto as escolas, nas diferentes séries, referentes às leis de trânsito, a direção defensiva e as peculiaridades dos códigos de trânsito das cidades (países) que integram a tríplice fronteira.

O ideal é que, a médio e longo prazo, se avance para além dos projetos, incluindo a temática no currículo escolar, de acordo com o CTB – Código de Trânsito Brasileiro Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, em seus artigos 76 e 78, que diz que a educação no trânsito deve estar presente nos currículos escolares desde os primeiros anos da Educação Básica. De modo que, com o passar do tempo, os estudantes, futuros condutores, apreendam, compreendam e respeitem a legislação de trânsito e passem adotar uma postura diferente da que se tem hoje.

A elaboração de cartilhas como a que este estudo produziu são mecanismos didático-pedagógicos passíveis de possibilitar momentos de construção de conhecimento sobre a temática. Mas precisam ser construídas com a participação dos estudantes envolvidos e também serem acompanhadas de outros projetos ou políticas educacionais que reforcem e ampliem essas possibilidades de modo contínuo.

Embora existam mecanismos estatais criados com o intuito de reduzir os acidentes, como métodos punitivos para quem desrespeita as leis de trânsito, como multas, recolhimento e suspensão da CNH, reciclagem ou reeducação dos motociclistas, sabe-se que essas ações não resolvem efetivamente o problema. Diante desse quadro, reitera-se mais uma vez que, é por meio da educação, em suas diversas vertentes e possibilidades didático-pedagógicas que ações voltadas à educação no trânsito podem transformar a

médio e longo prazo, estudantes em cidadãos conscientes de seus direitos e deveres e sensíveis as leis de trânsito, não apenas em relação aos motoristas e motociclistas, mas também sobre pedestres e ciclistas.

REFERÊNCIAS

- ABRACICLO – **Produção de motos em 2017** – Disponível em <http://www.abraciclo.com.br/images/pdfs/Motocicleta/Producao/2017-12_Produ%C3%A7%C3%A3o_MOTOCICLETAS.pdf> Acesso em 26/12/2018
- ALLPORT, Gordon. The nature of prejudice. Boston: The Beacon Press, 1954.
- ANTP/CEDATT/IE. **Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária**. Associação Nacional de Transportes Públicos. Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes. Instituto de Engenharia. Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, Resolução ONU nº 2, de 2009. 2011.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em <<http://codigodetransito.com.br/ctb.pdf>> Acesso em 27/11/2018
- BERBEL, Neusi. As metodologias ativas e a promoção da autonomia dos estudantes. **Semina: Ciências Sociais e Humanas**, Londrina, v. 32, n. 1, p. 25-40, jan./jun. 2011.
- CAVALCANTI, Valeria Martins. **Inclusão no mercado de Trabalho: a experiência de pessoas com deficiência física**. 2012. TCC. Graduação em enfermagem. Universidade Estadual da Paraíba, centro de ciências Biológicas e da saúde, 2012.
- CAVALCANTI, Lana de Souza. O ensino de geografia na escola. Campinas, SP: Papirus, 2012. p. 45 – 47.
- DENATRAN - **RESOLUÇÃO Nº 265, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2007**. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_265.pdf> Acesso em 22/11/2018
- DETRAN-MS – **As Principais Causas de Acidentes Nas Vias e Rodovias**. Disponível em <<http://www.detran.ms.gov.br/veja-as-principais-causas-de-acidentes-nas-vias-e-rodovias/>> Acesso em 25/11/2018
- DETRAN-PR. **Frota de Veículos cadastrados por município e tipo, Paraná**. Posição em Agosto de 2018. Disponível em <http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/planejamento/2018/FROTAAGOSTO_2018.pdf> Acesso em 31/10/2018.
- DETRAN-RS – **Trânsito Brasileiro Mata mais que na Guerra da Síria**. Disponível em <http://www.detran.rs.gov.br/conteud/32667/transito-brasileiro-mata-mais-que-guerra-na-siria/termosbusca=*> Acesso em 25/11/2018
- ESTADÃO, Conteúdo. **Motos concentram 76% das indenizações por acidente de trânsito no país**. 2015. Disponível em: <<https://noticias.bol.uol.com.br/ultimas-noticias/brasil/2015/11/24/indenizacoes-pagas-por-acidentes-de-transito-somam-518302-ate-setembro.htm>>. Acesso em: 14/11/2018.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia**. Saberes necessários à prática educativa. 51ªed. Rio de

Janeiro: Paz e terra, 2015.

FOZ DO IGUAÇU. **LEI COMPLEMENTAR Nº 271, DE 18 JULHO DE 2017**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável - PDDIS/FOZ, que define princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos para a realização das ações de planejamento no Município de Foz do Iguaçu.

IBGE; **IBGE – Cidades**. - Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/foz-do-iguacu/panorama>>Acesso em 31/10/2018

PINHEIRO, Viviane Potenza Guimarães. Preconceito, moralidade e educação moral para a diversidade. **Revista Brasileira de Educação**. v. 16 n. 46 jan./abr. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU – **PDDIS**.Disponível em <<http://www.pmf.pr.gov.br/ArquivosDB?idMidia=102427>>Acesso em 22/11/2018

PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU – **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrável Sustentável**. Disponível em <<http://www.pdmfi.pr.gov.br/conteudo/%3Bjsessionid%3D53101ac9d62c3bb457190b4a6b81?idMenu=650>>Acesso em 25/11/2018

REVISTA APÓLICE. **Seguradora Líder Divulga Resultados Financeiros de 2017 –** Disponível em < <https://www.revistaapolice.com.br/2018/03/seguradora-lider-resultados-financeiros-2017/>> Acesso em 31/05/2018.

SANTOS, Milton. “Elogio da lentidão” São Paulo: Folha de São Paulo, 11 de março de 2001. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm> >Acesso em 27/12/2018

SOARES, Roberta. As motos ainda são o grande problema das mortes no trânsito brasileiro. **De olho no trânsito**. 2017. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2017/07/25/as-motos-ainda-sao-o-grande-problema-das-mortes-no-transito-brasileiro/>. Acesso em: 14/11/2018.

SOUZA, Jose Moreira de; CARNEIRO, Ricardo. Universalismo e focação na política de atenção a pessoa com deficiência? **Rev. Bras. Ed. Esp. Marília**. V. 11, n2. p. 273-294, maio-ago, 2005.

Figura 3 – Proposta de Cartilha voltada a educação para o trânsito nos anos iniciais

Cartilha

Cartilha de Educação e boa convivência no Trânsito

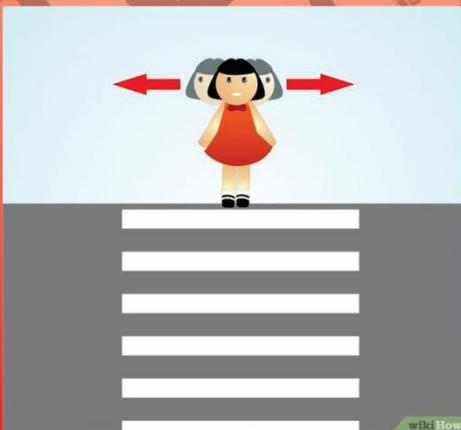
Crianças do 1º ao 5º do Ensino Fundamental

Esta cartilha contém dez regras básicas de comportamento no trânsito



educacao.globo.com/portugues/assunto/figuras-de-linguagem/metonimia.html

1 No trânsito, observar atentamente todas as placas de sinalização. Tomar conhecimento do significado das placa é muito importante para a prática de um trânsito harmonioso e seguro para todos.



pt.wikihow.com/Ensinar-o-Basico-Sobre-Seguranca-ao-Andar-nas-Ruas-para-Crianças

2 Antes de atravessar a rua, observe o semáforo, olhe para os dois lados e nunca atravesse fora da faixa de de pedestres.

3

Para a atravessar vias de extensa movimentação faça o uso da passarela, caso não exista passarela observe atentamente o fluxo de veículos e atravesse a rua somente quando estiver seguro.



<http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=452107¬icia=desafogar-o-transito>

4

Antes de atravessar a via observe atentamente a indicações do semáforo, ou orientação de guardas ou agentes de trânsito.



<https://neteducativa.wordpress.com/estudo-do-meio/seguranca-2/na-estrada/>



5 Transite preferencialmente pelas calçadas e espaços destinados à pedestres e nunca na pista de rolamento.

www.fldefensivedrivingschool.com/silueta-nino-adulto-related-keywords-silueta-nino-adulto.html/

6

Em locais onde não houver acostamento ou calçadas, ande em fila indiana e na contra-mão dos veículos, pois assim estará mais seguro.



www.meon.com.br/noticias/regiao/numero-de-acidentes-no-feriado-da-padroeira-diminui-na-rmvale-2018

7

Ao circular de bicicleta ou moto use roupas claras ou refletivas, use equipamentos de segurança, como capacete luvas e calçados adequados, sinalize a bicicleta com adesivos refletivos e sempre indique, quando mudar de direção.



segurancaemtransito.wordpress.com/tag/bike/



<http://www.rj21.com.br/2018/04/17/5-perguntas-para-determinar-se-sua-sinalizacao-digital-esta-pronta-para-producao/>

8

Caso não entenda a sinalização, ou esteja insegura das representações das placas e dos sinais, pergunte ou procure ajuda.

9

Fique atento ao trânsito de motos e bicicletas pois são veículos rápidos, e podem ocorrer acidentes, quando menos sempre espera. Portanto esteja sempre atento.



infomoto.blogosfera.uol.com.br/2017/08/19/honda-cg-2018-conheca-as-novidades-na-moto-mais-vendida-do-brasil/

10

No trânsito seja sempre solidário ajude pessoas com mobilidade reduzida, idosos gestantes e também outras crianças.



pt.pngtree.com/freepng/help-old-people-and-children-cross-the-street_3505831.html