

HISTÓRIA DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO BRASIL: BREVES CONSIDERAÇÕES

Tatiane de Jesus Chates

Mestre em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)
E-mail: tatichates@gmail.com

Palavras-chave: História da Educação. Educação para o Trânsito. Paradigmas Educacionais. Estudos de Gênero.

As críticas feministas desenvolvidas contra a ciência moderna e a pedagogia tradicional trazem novas contribuições ao saber/fazer pedagógico, tornando-o mais democrático e mais sensível às necessidades da sociedade, dadas as suas especificidades. O questionamento à autoridade epistêmica, fundada na ideologia patriarcal, permite a atuação de um sujeito epistêmico, em sintonia com as reivindicações feministas. A partir do conhecimento da realidade sócio-histórica do trânsito urbano, observa-se a necessidade de um novo paradigma, que incorpore as demandas das políticas públicas e permita um novo trânsito, alicerçado em condutas mais solidárias, porque baseadas em uma Educação que valorize as categorias analíticas de classe, raça/etnia, sexo/gênero e idade/geração.

O aumento crescente da frota de veículos motorizados, aliado ao incremento demográfico e à complexidade dos deslocamentos humanos, face à problemática da circulação urbana, são fatores que fazem do trânsito um fenômeno complexo, ainda que pouco estudado. A Educação para o Trânsito também é deficitária, na medida em que são poucas as preocupações que se voltam para a elaboração de materiais pedagógicos e para a formação de professores/as, como destaca Vasconcelos (2005, p. 86): “Deve-se ressaltar que a habilitação de condutores no Brasil é feita de forma precária, com métodos e materiais pedagógicos inadequados”. A educação, no contexto do trânsito urbano, portanto, visa melhorar as relações sociais que aí se estabelecem, contribuindo para uma socialização mais solidária. A Educação para o Trânsito se constitui em mais uma necessidade das grandes cidades na contemporaneidade urbana.

O Programa Nacional de Educação de Trânsito - de autoria da professora Juciara Costódio Guimarães Rodrigues, Sérgio França e Ednalva Marinho (1998) - estabeleceu as diretrizes necessárias para a plena concretização dos projetos educacionais, relacionados ao

trânsito urbano, com destaque dado a dois objetivos centrais, no tocante ao ensino fundamental: 1) compreender a cidadania como participação social e política, assim como exercício de direitos e deveres políticos, civis e sociais, adotando, no dia-a-dia, atitudes de solidariedade, cooperação e repúdio às injustiças, respeitando o outro e exigindo para si próprio o mesmo respeito; 2) conhecer o próprio corpo e dele cuidar, valorizando e adotando hábitos saudáveis como um dos aspectos básicos da qualidade de vida e agindo com responsabilidade em relação à sua saúde e à saúde coletiva.

Para que se entenda melhor a Educação para o Trânsito no Brasil, faz-se necessária a sua historicização. Esta sofreu com os avanços e recuos em suas propostas de sistematização. Tendo como marco fundador o ano de 1949, com a realização do “I Congresso de Trânsito da Cidade de São Paulo”, com os objetivos de modificar o Código Nacional de Trânsito, promulgado em 1941, e de organizar e pôr em ação um programa sistemático de educação para o trânsito, as preocupações direcionadas ao tema multiplicaram-se à medida que novos fatos aconteciam.

O Código Nacional de Trânsito, reformulado em 1966, potencializou as exigências de uma estrutura sócio-política e econômica oriunda dos anos 1960, com sua correspondente industrialização. Outras modificações foram verificadas, como se pode constatar a partir do trecho que segue:

As publicações relacionadas pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) nas décadas de 70 e 80, trazem programas baseados em recursos audiovisuais, livros-textos ou manuais que destacam conceitos de trânsito e descrevem princípios de comportamento moral: o reconhecimento e o respeito ao policial de trânsito. Reforça-se, também, o ensino de regras de trânsito de maneira normatizada, sem conduzir à reflexão. (...) Os anos 80 são significativos na organização de diversos simpósios nacionais de Educação de Trânsito pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) e, principalmente, pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Em setembro de 1980, é proposta, no II Simpósio Nacional de Trânsito, a implantação de “Educação para o Trânsito” no ensino de 1º e 2º Graus, tendo por meta atingir, inicialmente, as capitais e, posteriormente, as grandes cidades. (...) A gradativa liberação da censura brasileira permite um surto de criação artística e literária nos anos 90. As novas publicações trazem uma abordagem crítica e ampla da realidade nacional. A literatura do trânsito ganha outra linguagem. O maior exemplo é a continuidade do Prêmio Volvo de Segurança. Mato Grosso do Sul, 1992, recebe o primeiro lugar, na categoria Estado, com o slogan: Trânsito é questão de consciência. (...) Diante dos avanços das pesquisas, do surgimento das “escolas de trânsito”, dos novos estudos estatísticos e programas de orientação, o Código Nacional de Trânsito tornou-se arcaico e obsoleto frente às exigências da sociedade. Estes fatos exigiam a elaboração de um código que acompanhasse as mudanças do sistema de trânsito no país o que se concretizou com a

aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, (Lei nº 9.503/97), ora em vigor (FRANÇA; MARINHO, 1998, p. 18-19).

Tendo como elementos básicos para o seu estudo o veículo, a via e o ser humano, o trânsito urbano situa a sua dinâmica na integração entre tais elementos, constituindo-se em acidente a ação isolada de cada um destes. O veículo é representado como tecnicamente perfeito e infalível, trazendo apenas benefícios à vida humana, em decorrência dos avanços tecnológicos. Um novo encaminhamento do processo educativo foi proposto, tornando o ser humano o agente de sua própria formação, a partir de temas referentes ao trânsito, contextualizados e analisados historicamente. “A história mostra que, por meio da participação, os homens se tornam sujeitos do seu tempo” (FRANÇA; MARINHO, 1998, p. 60). Um novo conceito de cidadania foi apresentado, à proporção em que a via e o veículo são tratados na categoria de objetos do trânsito urbano, cabendo ao sujeito humano, com suas especificidades sociais, a direção dos acontecimentos. Estes indivíduos estão situados em um espaço-tempo próprios, necessitando para tanto o conhecimento da cidade em que se vive, para uma melhor circulação cotidiana, como melhor explicitam França e Marinho (1998):

É por este motivo que a proposta de Educação de Trânsito tenciona proporcionar ao aluno condições de conhecer a sua cidade. Conhecer, neste caso, não se trata de fazer passeios turísticos ou visitas a parques, praças ou museus. A questão é mais abrangente, pois o aluno deve compreender que sua cidade não é somente uma estrutura arquitetônica sustentada em uma infra-estrutura material. Esta compreensão torna-se possível na medida em que o aluno ande pela cidade, utilize os meios de transporte coletivos, observe o modo de vida de seus habitantes, atente à sinalização e identifique problemas. Compreendendo que não está dissociado deste espaço, o aluno pode opinar, sugerir, participar e intervir, aprendendo, também a contribuir para o bem comum (FRANÇA; MARINHO, 1998, p. 27).

A Educação para o Trânsito dispõe de metodologias variadas, entre elas: leituras, dramatizações, criações de textos; artes plásticas com desenho, pintura, criação de objetos, manuseio de materiais; interpretação e criação de símbolos, figuras e sinais; contato direto com a planta da cidade, além de outras atividades com disciplinas diversas. Entendida como tema transversal aos estudos de história e geografia, favorece a formação integral dos/as alunos/as e não apenas o conhecimento formal. Atenção também deve ser dada à relação do “ouvir” e “ser ouvido”, ao possibilitar a escuta de casos e a ampla exposição de idéias, com a sua conseqüente defesa de pontos de vista. A prática avaliativa deve enfatizar um método investigativo que promova a construção do conhecimento, sem o auxílio de recursos tradicionais, por serem impositivos e coercitivos.

Com relação ao trabalho a ser desenvolvido com alunos/as do ensino fundamental II, o/a professor/a deve selecionar e atualizar material de apoio às aulas, a partir do grande fluxo de artigos, disponibilizados pelos meios de comunicação, e direcionar os debates para os temas geradores que surgirem. Para o ensino médio, a dinâmica do seminário é proposta, com programa adaptável às diferentes localidades brasileiras e sem a necessidade de material sofisticado; com encontros de trânsito a serem realizados no turno oposto ao das aulas, não exigindo obrigatoriedade, apesar de sistemáticos, com horários determinados, espaço físico apropriado e um/a orientador/a bem preparado/a.

A Educação para o Trânsito, com sua efetiva operacionalização, sugere a construção de um novo paradigma para o trânsito urbano. A predominância de máquinas velozes passa a dar lugar a cidadãos/ãs comprometidos/as com o bem-estar de sua coletividade, porque situados/as socialmente. A substituição de um paradigma, centrado na ciência moderna, por outro traz novos desafios e permite incorporar a perspectiva de gênero em suas reflexões. As relações mecânicas estabelecidas entre causa e efeito nas explicações científicas têm o seu correspondente na concepção estruturalista da sociedade, determinada socialmente por homens e mulheres, vistos como máquinas individuais, muito embora integrados ao sujeito coletivo, tão necessário à luta de classes.

O Código Brasileiro de Trânsito e as Diretrizes do CONTRAN

No Código de Trânsito Brasileiro, ou lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em seu sexto capítulo, estão as diretrizes gerais para a efetiva concretização da Educação para o Trânsito. Estabelece a necessidade de selecionar temas e cronogramas das campanhas educativas e de primeiros socorros, realizadas preferencialmente no período de férias escolares, e utilizando-se dos serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens, a fim de evitar acidentes. A Educação para o Trânsito, no presente código, alcança os três níveis de ensino, 1º, 2º e 3º graus, além de integrar a pré-escola, nas ações de planejamento e coordenação, referentes ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e de Educação. Para a sua plena atuação, é sugerida a adoção de currículo interdisciplinar, em todos os níveis de ensino, com conteúdo específico acerca da segurança de trânsito; a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito, para o treinamento de professores/as e multiplicadores/as; a criação de corpos técnicos, com a finalidade de levantamento e análise de dados estatísticos sobre o trânsito; a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito, pelos núcleos

interdisciplinares universitários de trânsito. A criação de Escolas Públicas de Trânsito é ressaltada no artigo 74, em seu 2º parágrafo:

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 2009, p. 72).

Os moldes e os critérios estabelecidos para o pleno funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito são encontrados nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Entre estas resoluções, 27 tratam especificamente da Educação para o Trânsito, conforme pode ser visto na tabela que segue:

Tabela 1: Resoluções do CONTRAN de conteúdo educativo

RESOLUÇÕES DO CONTRAN DE CONTEÚDO EDUCATIVO	
RESOLUÇÃO	CONTEÚDO
383/1967	Resolve alterar a redação do regulamento dos congressos nacionais de trânsito.
420/1969	Dá diretrizes para a campanha nacional educativa de trânsito.
734/1989	Reformula a Resolução Nº 670/67, que estabelece normas para a formação de condutores de veículos automotores, modelo da Carteira Nacional de Habilitação e dá outras providências.
761/1992	Altera a resolução nº 640/85 – CONTRAN e seu anexo, dispondo sobre a implantação da modalidade de ensino à distância do curso e treinamento de condutores de veículos que transportem cargas perigosas.
789/1994	Dispõe sobre curso para treinamento de condutores de veículos de transporte de escolares.
800/1995	Altera os artigos <u>69</u> , <u>71</u> , <u>73</u> e <u>97</u> , da <u>Resolução 734/89</u> , que estabelece normas para a formação de condutores de veículos automotores, modelo da Carteira Nacional de Habilitação e disciplina a obtenção da CNH da categoria “E”.
07/1998	Modifica dispositivos das Resoluções 734/89, 765/93 e 828/97, que tratam da formação de condutores e dos procedimentos para a habilitação. Revogada pela Resolução Contran nº 168/2004.

30/1998	Dispõe sobre campanhas permanentes de segurança no trânsito.
33/1998	Regulamenta os serviços dos organismos de qualificação de trânsito e critérios de credenciamento e funcionamento dos Centros de Formação de Condutores. Revogada pela Resolução 74/98.
50/1998	Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação. Revogada pela Resolução 168/04.
55/1998	Acresce a disciplina de Meio Ambiente e Cidadania na modalidade de ensino à distância do curso de formação de condutores de veículos de transportes escolares. Revogada pela Resolução 168/2004.
57/1998	Estabelece normas gerais para curso de capacitação de condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros. Revogada pela Resolução 168/04.
58/1998	Estabelece normas gerais do curso de reciclagem para infratores do Código de Trânsito Brasileiro. Revogada pela Resolução 168/2004.
70/1998	Dispõe sobre curso de treinamento específico para condutores de veículos rodoviários transportadores de produtos perigosos. Revogada pela Resolução 91/99.
74/1998	Regulamenta o credenciamento dos serviços de formação e processo de habilitação de condutores de veículos. Alterada pelas Resoluções nº 89/99 (revogada); 168/04 (alt. Pela 169/04) e 198/06.
89/1999	Altera a Resolução nº 74/98, que regulamenta o credenciamento dos serviços de formação e processo de habilitação de condutores de veículos. <i>Revogada pela Resolução nº 198/06.</i>
91/1999	Dispõe sobre os Cursos de Treinamento Específico e Complementar para Condutores de Veículos Rodoviários Transportadores de Produtos Perigosos. Revogada pela Resolução nº 168/04.
120/2001	Dispõe sobre o Projeto Educação e Segurança no Trânsito – publicada em 18/04/2001. Revogada pela Resolução Contran nº 265.
166/2004	Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.
168/2004	Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. (<u>Alterada pela Resolução nº 169/05</u>). (<u>Arquivo consolidado da Resolução</u>

	Contran nº 168 com as alterações da Resolução Contran nº 169). Alterada pela Resolução 169/05 e 222/07.
198/2006	Altera a Resolução nº 74/98 e revoga a Resolução 89/99, que regulamentam o credenciamento dos serviços de formação de condutores de veículos automotores. Em vigor a partir de 31/07/2006.
207/2006	Estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito. Em vigor a partir de 10/11/2006. Revogadas as disposições em contrário.
240/2007	Estabelece os temas e cronograma de execução das campanhas de educação para o trânsito de âmbito nacional em 2007.
265/2007	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. Revoga a Resolução Contran nº 120.
285/2008	Altera e complementa o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências.
307/2009	Altera a Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em seu Artigo 2º e Parágrafo Único, assegurando aos alunos matriculados em cursos regulamentados pela Resolução nº 168/04, na vigência do seu Anexo II, as condições nele estabelecidas, e dá outras providências.
314/2009	Estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Fonte: Tabela adaptada de: Código de Trânsito Brasileiro: Legislação. São Paulo: Lawbook, 2009.

A análise atenta da tabela, referente às resoluções do CONTRAN de conteúdo educativo, aponta para a evolução da legislação de trânsito, no tocante à educação. Anteriormente, mais especificamente entre os anos de 1967 e 1969, as preocupações se voltavam, de forma restrita, para a regulamentação dos congressos nacionais de trânsito e da campanha nacional educativa. Com o passar dos anos, as preocupações, relacionadas com a educação para o trânsito, foram se diversificando. Normas para a formação de condutores de veículos automotores, através da implantação de cursos específicos, foram se tornando cada

vez mais freqüentes, principalmente a partir do ano de 1998, quando se podem observar 9 (nove) resoluções.

Centrar-me-ei na resolução nº 207/2006, que estabelece critérios de padronização para o funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito, em vigor a partir de 10/11/2006. Conforme esta resolução (2009), a Escola Pública de Trânsito (EPT) tem por objetivo o exercício da cidadania no trânsito, através de cursos, ações e projetos educativos, visando o desenvolvimento do convívio social no espaço público. O público alvo atendido pela EPT deve ser definido pelo órgão ou entidade executivo de trânsito, responsável pelo funcionamento da escola. Os profissionais que aí atuam devem ter formação e/ou capacitação específica em educação de trânsito. Os indicadores de qualidade da EPT são aferidos pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), assim como métodos de acompanhamento das ações efetivadas.

Dentre as atribuições, associadas à EPT, destacam-se: 1) indicar educadores de trânsito para constituir seu quadro técnico; 2) definir temas, estabelecer currículos, conteúdos programáticos e sistemas de avaliação a serem desenvolvidos; 3) planejar e executar cursos, ações e projetos educativos de trânsito; 4) elaborar o seu projeto pedagógico de acordo com os objetivos e diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT); 5) gerenciar banco de dados e informações pertinentes à educação para o trânsito; 6) desenvolver e proporcionar orientação técnica para elaboração de material de apoio ao ensino; 7) propor a realização de parcerias com outros órgãos, entidades, instituições e segmentos organizados da sociedade, para execução integrada de projetos específicos de educação de trânsito, estudos e pesquisa; 8) incentivar e promover a produção de conhecimento e de ações locais; 9) interagir com a atividade de comunicação social do respectivo órgão ou entidade executivo de trânsito; 10) desenvolver atividade permanente de estudos e pesquisas voltados para a educação de trânsito, inclusive organizando e mantendo biblioteca especializada; 11) executar avaliações periódicas das ações implementadas.

Inspirada nos princípios da Política Nacional de Trânsito (2009), que propõe a adoção de um currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito em todos os níveis de ensino, e de conteúdos de trânsito nas escolas de formação para o magistério e na capacitação de professores/as e multiplicadores/as, assim como a formação e capacitação de condutores/as e instrutores/as dos Centros de Formação de Condutores (CFC), a resolução 207/2006 busca promover princípios de equidade e de ética, para uma melhor compreensão do sistema de trânsito, em sua ênfase na segurança e no meio ambiente.

Considerações Finais

A comunidade de cientistas, responsável pela formação e consolidação dos paradigmas, não está isenta de valores e crenças. Imbuída de uma forma específica de visão de mundo, situa-se socialmente conforme identificações que lhe são afins. Categorias analíticas como raça/etnia, sexo/gênero e idade/geração predominantes nesta comunidade de cientistas interferem na resolução de quebra-cabeças, proposto pela ciência normal (KUHN, 2006). Se, por um lado, o número de mulheres atuando nas ciências não muda, profundamente, o modo de se fazer ciência, o conhecimento saído das instituições científicas é resultante das desigualdades de gênero, historicamente construídas (SCHIENBINGER, 2001). A diversidade das identidades sociais na composição do sujeito epistêmico impulsiona a atividade científica e reduz a adesão aos determinismos analíticos. A partir do conhecimento da realidade social do trânsito urbano, observa-se a necessidade de um novo paradigma, que incorpore as demandas das políticas públicas e permita um novo trânsito, alicerçado em condutas mais solidárias, porque baseadas em uma Educação que valorize as categorias analíticas de raça/etnia, sexo/gênero e idade/geração.

Referências

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 207 de 20 de outubro de 2006. *Estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito*. Ministério das Cidades. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao207_06.pdf>. Acesso em: 21 set. 2009.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. Resolução nº 166 de setembro de 2004. *Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito*. Ministério das Cidades. Disponível em: <<http://www.cetran.go.gov.br/PNT.pdf>>. Acesso em: 21 set. 2009.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. *Legislação*. São Paulo: Lawbook, 2009.

FRANÇA, Sérgio; MARINHO, Ednalva. *Educação de trânsito: também se aprende na escola*. Salvador: ABDETRAN, 1998.

KUHN, Thomas S. *A estrutura das revoluções científicas*. 9. ed. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SCHIENBINGER, Londa. *O Feminismo mudou a Ciência?* Tradução de Raul Fiker. Bauru: EDUSC, 2001.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. *A cidade, o transporte e o trânsito*. São Paulo: Prolivros, 2005.