



Guia do Programa CRIANÇA SEGURA Pedestre



Como trabalhar o trânsito em sua comunidade

FICHA TÉCNICA:

Realização:

CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil

Coordenação:

Stella Maris Silva Figueiredo

Capa, Diagramação e Ilustração:

Aline G.S. Scheffler

Revisão:

Izabel Akiyoshi Loureiro

Colaboradores:

Adriane Picchetto Machado

Alan Cannell

Cassiano Ferreira Novo

Joyce Zanetti Silva

Lilia Breternitz Ribeiro

Maria Amélia Marques Franco

Philip AnthonyGold

Renata Pistelli

Rosângela Maria Battistella

Apoiadores:

Caçan Jurê Cordeiro Silva

Joelma Ambrózio

Marcelo Almeida

Marcelo Araújo

Marcelo Ribas Alves

Maria Helena Gusso Mattos

Maria Lúcia Alves Kutianski

Maristella Abdala

Ricardo Hartmann

Sergio Wesley Stauffer

Dados internacionais de catalogação na publicação **Bibliotecária responsável: Mara Rejane Vicente Teixeira**

Guia do Programa Criança Segura, pedestre : como trabalhar o trânsito em sua comunidade /
coordenação : Stella Maris Silva Figueiredo ;
colaboradores : Adriane Picchetto Machado... [et al.] ;
apoiadores Caçan José Cordeiro Silva... [et al.]. – Curitiba :
Criança Segura Brasil, 2006.
91p. : il. ; 30cm

Inclui bibliografia.

1. Pedestres – Educação. 2. Segurança de trânsito. I. Figueiredo, Stella Maris Silva.

II. Machado, Adriane Picchetto. III. Silva, Caçan Jurê Cordeiro.

CDD(21° ed.)

363.1257



AGRADECIMENTOS

A CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil agradece a Perkons S.A. pela parceria nesses cinco anos do programa CRIANÇA SEGURA Pedestre e a todos os colaboradores e apoiadores que contribuíram com textos, sugestões e disponibilidade na elaboração deste Guia.





PALAVRA DA CRIANÇA SEGURA

Todos os dias, a organização CRIANÇA SEGURA possui o desafio de criar estratégias e metodologias que possam contribuir com a sua missão: promover a prevenção de acidentes com crianças e adolescentes até 14 anos.

Tratar da prevenção de atropelamentos de crianças é nossa prioridade, pois estes acidentes representam todos os anos no Brasil cerca de 1.200 mortes que podem e devem ser prevenidas.

No entanto, sabemos que não podemos fazer isso sozinhos. O ambiente e a comunidade que envolvem as crianças devem se mobilizar para que o trabalho tenha efetividade. Fica claro, para nós, a importância de multiplicar o tema e as práticas que permitem que a prevenção de acidentes chegue a mais lugares.

Por esta razão, este Guia é uma ferramenta essencial que levará o conteúdo da prevenção de atropelamentos para potenciais multiplicadores que poderão, junto com a CRIANÇA SEGURA, fomentar a causa e nos ajudar a reduzir o número de mortes de crianças e adolescentes.

Contamos com o apoio de todos que queiram fazer parte desta causa.

Bom trabalho!



SALVAR VIDAS. UMA MISSÃO.

A Perkons, empresa paranaense pioneira na implantação de lombadas eletrônicas no país, nasceu em 1992, fruto da preocupação com o alto índice de acidentes gerados por excesso de velocidade. De lá para cá, nossa linha de produtos expandiu, acompanhando necessidades do setor, desenvolvendo soluções de alta tecnologia.

Cálculos baseados em estatísticas mostram que cada equipamento nosso salva uma vida por ano. E fechamos o ano de 2005 com mais de mil equipamentos funcionando no Brasil inteiro!

Contudo, não acreditamos que apenas o uso de equipamentos modernos contribui para diminuir os acidentes e mortes no trânsito. A educação tem um papel fundamental, pois afinal, todos os acidentes são evitáveis e cerca de 90% deles ocorrem por erros humanos.

Em 2001, conhecemos a Ong CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil, e logo de início sentimos a igualdade de propósito na área de trânsito. Desde então, patrocinamos as ações desenvolvidas pela instituição, especialmente voltadas para prevenção de atropelamento de crianças. E não foram investidos apenas recursos financeiros, cerca de 70 funcionários da empresa já fizeram trabalho voluntário na Ong.

Agora, com este Guia, possuímos mais um meio eficaz para atingir nossos ideais. Ele tem o potencial de levar mudança de comportamento às mais longínquas regiões, podendo ser aplicado por órgãos de trânsito, escolas e por que não por novas Ongs e empresas que somem forças pela causa?

Convidamos a você, caro leitor, a se envolver neste projeto e nos ajudar a salvar ainda mais vidas!

JOSÉ MÁRIO FONSECA DE ANDRADE

Perkons S.A.



ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	9
SENSIBILIZANDO.....	11
ENTENDENDO A CRIANÇA COMO PEDESTRE.....	13
Quem corre risco?.....	13
Como acontecem os atropelamentos?.....	20
Onde os atropelamentos acontecem?.....	22
Quando os atropelamentos acontecem?.....	24
Por que os atropelamentos acontecem?.....	24
Como melhorar a segurança das crianças?.....	25
COMO DESENVOLVER O PROGRAMA.....	28
Parte 1 – PLANO DE AÇÃO	
Qual é o seu papel?.....	29
O que é um Plano de Ação?.....	29
Identificando os parceiros e como podem participar.....	30
Parte 2 – ANÁLISE DE DADOS	
Reunindo informações da comunidade para o Programa.....	32
O que fazer com as informações coletadas na comunidade.....	33
Outras ferramentas para análise:	
Matriz de Haddon.....	35
Pesquisa de Comportamento e Meio Ambiente.....	37
Pesquisa de Velocidade.....	38
Experiência Coligação Curitiba.....	41
Parte 3 – IMPLEMENTAÇÃO	
Quais os recursos necessários para o Programa?.....	46
Parte 4 – EDUCAÇÃO E O TRÂNSITO.....	48

Parte 5 – EVENTO MOBILIZADOR	
Como organizar um evento que mobilize a comunidade?.....	56
Parte 6 – MÍDIA	
Como lidar com a mídia?.....	60
Parte 7 – ADEQUAÇÕES, MODIFICAÇÕES E MELHORIAS DO MEIO AMBIENTE	
Porque adequar, modificar ou melhorar o meio ambiente?.....	69
Parte 8 – AVALIAÇÃO DO PROGRAMA.....	77
LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	
Quais as principais normas de trânsito para o Pedestre, Ciclista e também para os Ocupantes de Veículos?.....	81
SITES NACIONAIS E INTERNACIONAIS.....	87
BIBLIOGRAFIA.....	90



APRESENTAÇÃO

A CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil é uma organização sem fins lucrativos qualificada como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), que tem como missão promover a prevenção de acidentes que vitimam crianças e adolescentes até 14 anos.

Integrante da rede internacional, Safe Kids Worldwide, que opera em mais de quinze países, a CRIANÇA SEGURA atua no Brasil nas cidades de São Paulo, São José dos Campos, Recife e Curitiba.

No Brasil, os acidentes se destacam como a principal causa de mortes de crianças e de adolescentes de 1 a 14 anos. Segundo dados do Ministério da Saúde, cerca de 6.000 crianças morrem e outras 140 mil são hospitalizadas anualmente, em decorrência de acidentes, como afogamento, atropelamento, acidente de carro, queimadura, queda, intoxicação, entre outros. Estudos comprovam que 90% desses acidentes poderiam ser evitados com simples atitudes de prevenção.

Para mudar esta realidade dos acidentes com crianças no Brasil, a organização adota três principais estratégias:

- **mobilização para a prevenção** - desenvolvimento de programas educativos, formação de colaboradores, sistematização de informações relacionadas com a prevenção e com a realização de alertas públicos;
- **comunicação** - aliança com meios de comunicação, por meio de campanhas de massa e assessoria de imprensa;
- **políticas públicas** – monitoramento e articulação na formação de políticas públicas que tenham como foco a prevenção de acidentes e a saúde da criança.

POR QUE DE UM GUIA?

Mediante experiências em Curitiba e em São Paulo nos últimos quatro anos, percebeu-se uma demanda de solicitações para implantação de um programa capaz de orientar pais, responsáveis e crianças a se comportarem corretamente diante do trânsito, orientadas principalmente por comunidades constituídas. A fim de se ampliarem tais ações optou-se pelo desenvolvimento de um Guia como ferramenta de disseminação para as comunidades interessadas na execução de um programa de prevenção de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes até 14 anos. Contou-se com a participação de vários especialistas, de várias áreas e de várias localidades do país. Mediante encontros, reuniões, trocas de e-mail, elaboraram-se roteiros e conteúdos e, diante das idéias e dos conhecimentos selecionados, concluiu-se que este Guia deve pautar-se por uma linha mestra, um plano de ação: trabalhar com uma visão ampla e abrangente acerca do tema, e ir além do mero ensinamento de placas de sinalização e de regras do trânsito.

Neste Guia, a intenção é proporcionar à comunidade momentos de análise e de reflexão sobre os mais diversos aspectos relacionados com o trânsito. Você poderá usar a parte do Guia que lhe pareça relevante e possível de ser adotada em sua comunidade. Lembramos que este Guia tem por finalidade somar-se a outras propostas educacionais na área de trânsito, já incorporadas pela comunidade. Tal implementação não exige que se abandone qualquer trabalho ou ação que esteja sendo realizado, tendo em vista que a troca de experiências atua como um valioso instrumento para o enriquecimento deste Programa.

O Guia foi elaborado para ajudar você a:

- compreender como, por que e onde ocorrem os acidentes com crianças na condição de pedestres;
- compreender não apenas o significado de um evento de cunho mobilizador, mas, sobretudo, a efetividade de tal evento;
- examinar a situação de segurança das crianças em relação a locais e situações de perigo e orientar essas crianças a se comportarem de acordo com as noções que se deseja transmitir;
- criar um plano de ação abrangente para melhorar a segurança das crianças na sua comunidade.

A uma criança na condição de pedestre impõe-se oferecer noções a respeito da forma como deve se comportar diante do trânsito, ou seja, a criança deve conhecer sinais de trânsito e ser orientada a respeito das precauções, que deve observar. Na verdade, acreditamos que não apenas as crianças, mas todos os demais pedestres, têm o direito de caminhar em locais mais seguros. Esperamos que esta proposta de melhorar a segurança das crianças como pedestres na sua comunidade se mantenha e que este Guia atue efetivamente como referencial para que as pessoas envolvidas tenham a oportunidade de conhecer e de respeitar as leis de trânsito.



SENSIBILIZANDO

Stella Maris Silva Figueiredo
Administradora e especialista em Recursos Humanos

O Brasil é um país que exibe um montante de 42 milhões de veículos (DENATRAN, 2006). Não representa um volume excessivo, caso se compare esse indicador quantitativo com a extensão territorial e com a totalidade da população, mas representa uma grande frota a ser administrada. Esses veículos trafegam por cidades com sistemas viários geralmente insuficientes ou por quase 1,8 milhão de quilômetros de rodovias (destas apenas 164.247 km são pavimentadas) das quais a maioria não exibe condições satisfatórias de tráfego. Resultado disso se constata em ocorrências de milhares de acidentes por dia.

Partindo dessa realidade, é importante considerar que a apropriação e o uso conflitante do trânsito não dizem respeito unicamente aos veículos ou ao ambiente; incluem-se, entre tais considerações, principalmente a forma como nós, na condição de condutores, de passageiros e de pedestres, nos relacionamos entre nós mesmos e com o ambiente. Vale lembrar que o trânsito configura-se como um ambiente cultural humano, isto é, que ao longo da nossa história transformamos o trânsito a fim de adaptá-lo segundo nossas próprias necessidades. Isto aconteceu e continua acontecendo de maneira muito rápida, gerando interferências fundamentais em muitos setores ambientais, dentre eles na própria cultura humana, que se depara com uma crescente tecnologia e, convenhamos, não temos preparo específico para usar convenientemente tais ferramentas. Observamos isso no relacionamento conflitante que se estabelece entre condutores, pedestres e passageiros, em razão de compartilharem desigualmente o espaço, a natureza, a tecnologia, os direitos e os deveres.

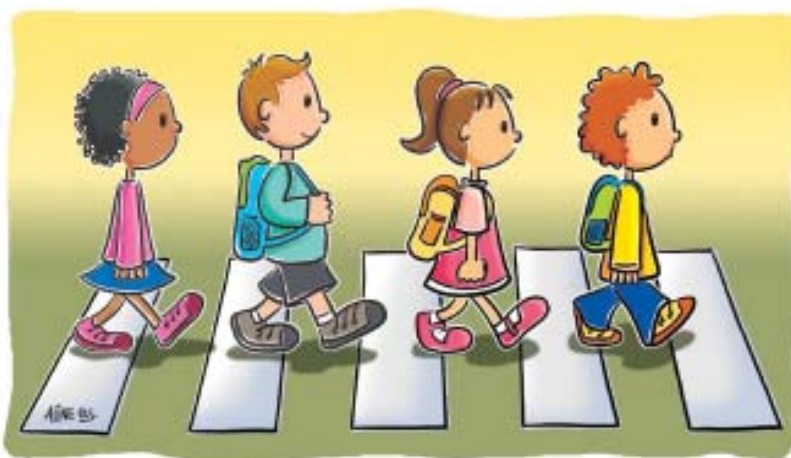
Por onde começar, então? Um dos fatores de melhoria dessa situação, sem dúvida, centra-se na pessoa do cidadão. O condutor precisa deixar de ser “piloto” e se transformar em cidadão. Os brasileiros são geralmente hábeis na condução do veículo quanto à agilidade e quanto às manobras. Mas isso pouco adianta se não se mostra ciente da responsabilidade de que não basta

estar vigilante para a sua atuação em relação ao próprio veículo, deve conhecer também o vasto universo de complicadores que circundam o seu veículo, como o veículo do outro que corre ao seu lado, daquele que vem em direção contrária, além de todos os outros transeuntes. É preciso cultivar essa noção, ainda muito incipiente entre nós, de que todos sempre fazemos parte da mesma comunidade, inclusive quando se trata de trânsito. Um condutor deve entender que quem avança pelo acostamento prejudica o deslocamento geral, com prejuízo até mesmo para si próprio. Quem pára no semáforo no meio do cruzamento atrapalha o condutor de um outro veículo que não vai poder avançar e, assim, causará lentidão no quarteirão adiante, que, por sua vez, acabará travando a mesma rua por onde o indivíduo está trafegando, e, se parar na faixa de pedestre, ficará pior ainda, “pobre” do pedestre, por onde transitará?

Em nosso país, valorizamos o ensino das regras de circulação com mais ênfase para os condutores de veículos automotores, o que é de vital importância. Mas, aos pedestres, aos ciclistas, aos carrinheiros, aos carroceiros, aos passageiros, quem ensina? As regras de circulação praticadas por esses transeuntes nas vias públicas são igualmente importantes para benefício de todos os demais que nos encontramos no trânsito e sobretudo para eles mesmos.

A todos nós, usuários do trânsito, independentemente da idade, do lugar em que moramos, do padrão econômico, da escolaridade, inclusive pessoas portadoras de necessidades especiais, impõem-se conhecimentos que nos orientem para que possamos nos locomover sem imprudências quer na condição de pedestre, quer na condição de condutor de um veículo. Espera-se que cada cidadão, de posse desses conhecimentos, assuma com responsabilidade os direitos e os deveres respectivos, por conhecer o comportamento correto e preventivo, e aprenda a pautar a própria conduta no trânsito de acordo com as normas preventivas, para evitar imprudências que ocasionem situações de risco. Que a prevenção possa nos oferecer as ferramentas necessárias para que, na condição de pedestre ou de condutor, possamos transitar ilesos, sem que engrossemos o rol de ocorrências de trânsito, quer como vítimas, quer como causadores de um acidente de trânsito.

ENTENDENDO A CRIANÇA COMO PEDESTRE



Crianças pedestres
exigem um cuidado
especial!

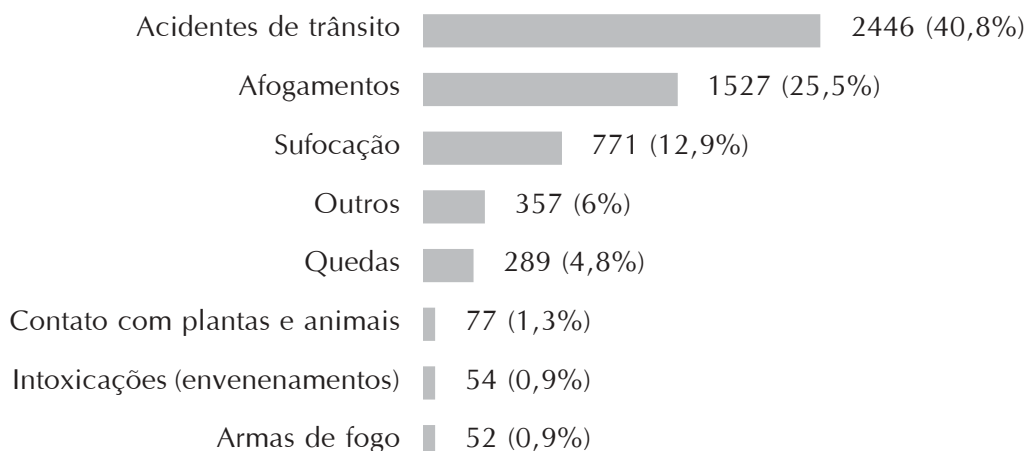
Para iniciar um programa de prevenção de acidentes de trânsito, é muito importante que você disponha de conhecimentos a respeito das pessoas que correm maior risco de sofrer acidentes na condição de pedestres. Também é preciso saber **onde**, **como**, **quando** e **por que** ocorrem os atropelamentos. Este será o primeiro passo não apenas para se elaborar mas, principalmente, para se implementar uma iniciativa na comunidade contemplando a meta de melhorar a segurança dos pedestres.

As informações sobre o desenvolvimento e sobre os fatores de risco de acidentes envolvendo crianças que circulam nas ruas como pedestres destacam-se como noções imprescindíveis que todos devem possuir para atenuar os riscos de acidentes envolvendo esse universo de pessoas.

QUEM CORRE RISCO?

Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2003 cerca de 6.000 crianças morreram e outras 140 mil foram hospitalizadas, em decorrência de acidentes domésticos e de trânsito, conforme tabela a seguir. Somente o trânsito é responsável por quase metade dessas mortes.

Mortes por acidentes na faixa etária de 0 a 14 anos - Brasil - 2003 - DATASUS



Mortes por acidentes de trânsito na faixa etária de 0 a 14 anos

Brasil - 2003 - DATASUS

Número Absoluto - Total 2446



As crianças podem estar em maior ou menor risco de sofrer atropelamentos de acordo com a faixa etária ou o sexo. Por isso, é importante entender quem são as maiores vítimas conforme os itens que seguem:

Crianças menores de 5 anos

Normalmente, não apresentam índices significativos de taxas de mortalidade por atropelamento os pedestres menores de cinco anos e, em parte, isso pode ser explicado pela menor exposição de tais crianças, pois estariam sob vigilância e/ou em companhia mais intensa dos pais ou dos responsáveis.

Crianças de 5 a 10 anos

O atropelamento se destaca como a principal causa de morte por acidentes envolvendo crianças na faixa etária que oscila entre cinco a dez anos. Frequentemente as crianças nesta idade estão iniciando a vida escolar, por isso apresentam uma “janela de vulnerabilidade” nas quais tanto as expectativas quanto as demandas dos adultos extrapolam as habilidades que essas mesmas crianças têm condições de oferecer, se visualizadas na condição de pedestres de quem se espera maturidade suficiente para realizar uma travessia com segurança. Assim, com os responsáveis superestimando as habilidades desse ser ainda em formação, a criança acima de cinco anos estaria, de certa forma, mais exposta aos perigos e, por essa razão, muito mais vulnerável a acidentes de trânsito.

Crianças e adolescentes acima dos 10 anos

O grupo etário acima dos dez anos apresenta redução do nível mortalidade por acidentes de trânsito, mas merece destaque igualmente pois se registram óbitos em 70% das vítimas acima de 10 anos causados por acidentes de trânsito envolvendo passageiros ou condutores de veículos automotores (VASCONCELOS e LIMA, 1998).

Meninos x meninas

Como acontece em outras ocorrências de morte por causas externas, na condição de pedestres os meninos se destacam como vítimas mais frequentemente que as meninas.

Segundo THOMPSON, RIVARA e BARBER, MELLO JORGE, WAKSMAN, BASSAOLS, BASSO, CHAN, citados por ALVES (2001, p. 44), no Brasil, em estudos realizados nas cidades de São Paulo, Porto Alegre e Londrina, constatou-se predomínio de ocorrências em relação ao sexo masculino de até 2,1:1.

ALVES (2001, p. 45) observou em Curitiba, a predominância do sexo masculino nos óbitos por acidentes de trânsito envolvendo menores de 14 anos (68,79%), registra-se na proporção de 2,2:1 em relação aos menores do sexo feminino ($p=0,0000$), e segue o perfil mundial.

Ambiente socioeconômico

As crianças que vivem em regiões onde se concentram populações de baixa renda são mais propensas a atropelamentos. Muitos estudos de diferentes países têm relatado que crianças de baixo contexto socioeconômico correm maiores riscos de sofrer lesões quando se encontram transitando na condição de pedestres.

PSICOLOGIA E A CRIANÇA

Cassiano Ferreira Novo

Psicólogo e especialista em Trânsito

Cognição: processos mentais superiores, tais como o conhecimento, a consciência, a inteligência, o pensamento, a imaginação, a criatividade, a geração de planos e estratégias, o raciocínio, as inferências, a solução de problemas, a conceituação, a classificação e a formação de relações, a simbolização e, talvez, a fantasia e os sonhos.

É consenso entre os estudiosos do desenvolvimento infantil que crianças menores de dez anos ainda não se encontram amadurecidas para perceber e para reagir de forma segura diante do trânsito. Elas ainda não dispõem de condições que lhes permitam interpretar adequadamente os riscos e as sinalizações que o trânsito oferece. **Habilidades motoras e cognitivas específicas** de uma criança, em fase de desenvolvimento carecem de adequado amadurecimento. São vários os aspectos que diferenciam uma criança de um adolescente, de um adulto ou de um idoso, e quando se discute o desenvolvimento infantil e a relação de uma criança com o trânsito, três aspectos fundamentais se destacam:

1. Desenvolvimento físico-motor – o corpo físico da criança é muito mais frágil que o dos adultos, uma vez que ossos e músculos ainda estão em desenvolvimento, o que aumenta a gravidade das lesões em caso de acidentes. Outro componente de risco é a baixa estatura, que atua como um elemento complicador porque impede uma percepção visual mais ampla, uma vez que o campo de visão do motorista em relação a uma criança fica comprometido, assim como o da criança em relação ao veículo, o que contribui para a ocorrência de acidentes. O impacto de um veículo contra o corpo de uma criança normalmente atinge as regiões da cabeça, da pélvis e do abdômen e, fatalmente, são essas as regiões mais afetadas, gerando lesões gravíssimas e/ou fatais. Muitas vezes a criança apresenta-se em “ponto cego” diante do motorista; além disso, a inexperiência que se evidencia pela falta de orientação induz-na a travessias imprevistas em locais não sinalizados, quer porque tenta a travessia surgindo repentinamente por trás de árvores, e de veículos estacionados, quer porque surge em outros pontos de risco que não oferecem visibilidade adequada e, em decorrência dessas atitudes, até o mais prudente condutor de veículo pode se envolver em acidentes. Para que a criança possa circular de

forma segura no trânsito, precisa desenvolver **habilidades motoras**, processo fundamental para que a segurança infantil e ainda em desenvolvimento/amadurecimento até os 12 anos (GALLAHUE, 2005) ofereça a ela condições de atuar como um pedestre consciente. O estágio de **desenvolvimento motor** contribui para a identificação das reais possibilidades, habilidades e limitações de locomoção que são próprias das crianças dessa idade. O desenvolvimento motor tem como “lupa de investigação” (ver ZDP¹), o movimento observável da criança, descrito em três categorias: movimentos estabilizadores, locomotores e manipuladores (GALLAHUE, 2005, p. 56).

Percepção: processo pelo qual temos ciência de tudo a nossa volta por meio de uso de uma ou duas de nossas modalidades sensoriais.

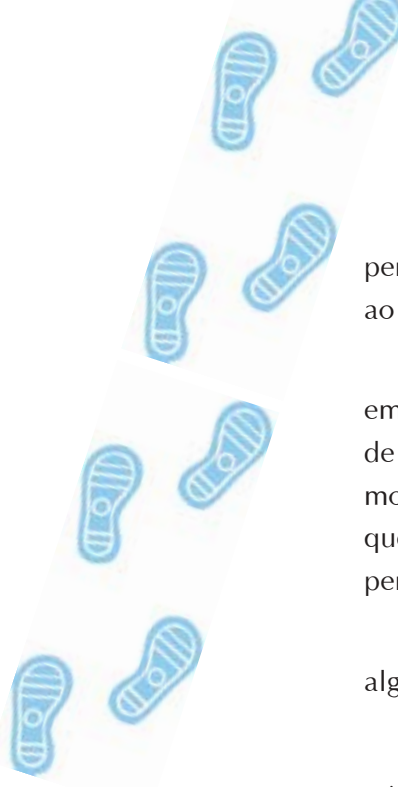
1.1. movimentos estabilizadores incluem qualquer movimento no qual algum grau de equilíbrio é necessário, como girar, virar-se, empurrar e puxar.

1.2. movimentos locomotores envolvem mudanças de localização do corpo relativamente a um ponto fixo da superfície, como caminhar, correr, pular, saltitar ou saltar um obstáculo.

1.3. movimentos manipuladores envolvem movimentos rudimentares, como arremessar, pegar, chutar, derrubar e rebater, e também manipulação refinada, como costurar, cortar com tesoura e digitar.

2. Desenvolvimento perceptivo-motor – As crianças até doze anos, por se encontrarem em fase de crescimento apresentam habilidades de percepção, de cognição, esquema corporal, noção espacial e temporal, percepção visual e percepção auditiva ainda em desenvolvimento; assim, não desenvolveram ainda discernimento preciso sobre distância, velocidade e posição dos veículos em circulação. Quando estão atravessando uma rua, encontram dificuldades não apenas para calcular o tempo de que necessitam para efetuar a travessia, mas também para diferenciar sons diversos como buzina, freada de pneus, gritos, etc.

¹ **Zona de desenvolvimento proximal – ZDP** Vygotsky (1896-1934): refere-se à diferença entre os níveis de desenvolvimento potencial e real de sujeitos submetidos a processos de aprendizado. Uma das implicações pedagógicas deste conceito que incide sobre a avaliação de escolares, é a necessidade de que essa avaliação seja concebida prospectivamente, levando-se em consideração situações como o estágio de conhecimento, isto é, não até onde o sujeito chegou, mas até onde ele poderá chegar com a intervenção e com a ajuda de outros mais experientes e capazes. A ênfase deve contemplar o processo de aprendizado em si e não os resultados obtidos. Alguns estudiosos da abordagem histórico-cultural advogam a necessidade de se compreender o conceito de ZDP como uma área social de desenvolvimento potencial que ultrapasse os limites de ambientes formais de educação ou de uma orientação unidirecional no sentido professor-aluno. A ZDP ressaltaria, assim, as relações de interação que se estabelecem mediadas culturalmente entre sujeitos (LIMA, 448-9).



Toda ação voluntária da criança relaciona-se com algum componente perceptivo; assim, o desenvolvimento motor infantil está intimamente ligado ao seu desenvolvimento perceptivo-motor (GALLAHUE, 2005 p. 306).

Quando ocorre uma reação e a criança inicia um movimento, certamente em momento anterior ocorreu um processo de percepção, de conhecimento e de interpretação dos estímulos recebidos antes que se instale o comando que a move para a execução do reagir. Esse processo se desenvolve nas interações que se estabelecem entre o meio e o indivíduo, e é chamado de processo perceptivo- motor.

O desenvolvimento perceptivo-motor da criança se processa segundo alguns elementos já estudados por GALLAHUE (2005, p. 314), dentre eles:

- *informações sensoriais: recepção de várias formas de estímulo por meio de receptores sensoriais especializados (visuais, auditivos, táteis e sinestésicos) e transmissão desses estímulos ao cérebro na forma de um padrão de energia neural;*
- *integração sensorial: organização dos estímulos sensoriais que chegam ao cérebro e sua integração a informações passadas ou armazenadas (memória);*
- *interpretação motora: tomada de decisões motoras internas (recalibragem) baseada nas combinações de informações sensoriais (presente) e informações de memória em longo prazo (passado);*
- *atividade motora: execução do movimento real em si mesmo (ato observável);*
- *retroalimentação: avaliação do ato motor por meio de várias modalidades sensoriais (visuais, auditivas, táteis e/ou sinestésicas), as quais, por sua vez, promovem um retorno de informações ao aspecto sensorial do processo, reiniciando o ciclo.*

O desenvolvimento perceptivo-motor constitui a base para a criança transitar nas vias públicas de forma segura. Esse desenvolvimento se manifesta por meio da observação, da percepção e da interpretação adequada dos estímulos do ambiente, os quais atuarão como ferramentas capazes de habilitá-la a uma tomada de decisão e conseqüente ação eficiente (como fazer) e eficaz (conseguir fazer) diante dos riscos que se instalam no decorrer de todo o tempo em que esse pequeno pedestre se encontra em circulação no trânsito.

Na página seguinte relacionam-se algumas atividades para um treinamento perceptivo-motor conforme área prejudicada da criança em seu desenvolvimento. É importante ressaltar que a avaliação da capacidade psicomotora da criança

deve ser feita por um especialista, mas vale a observação das atividades que podem ser realizadas para o aprimoramento das características que essa mesma criança deve dispor em relação à psicomotricidade.

Atividades perceptivo-motoras sugeridas (GALLAHUE, 2005, p. 323)

ÁREA PREJUDICADA – CONSCIÊNCIA CORPORAL, DIRECIONAL, ESPACIAL E TEMPORAL

- Brincar seguindo um líder com movimento
- Construir percursos com obstáculos, aberturas estreitas, barreiras para saltar ou passar por baixo, usando superfícies diferentes
- Usar vendas em atividades locomotoras e manipulativas
- Espalhar partes de uma boneca na sala e pedir para a criança encaixar todas as partes até formar a boneca
- Realizar habilidades locomotoras em ritmos diferentes para seguir o ritmo de um instrumento musical

ÁREA PREJUDICADA – USO DE MÚLTIPLAS FONTES DE INFORMAÇÃO SENSORIAL

- Realizar atividades motoras dentro e fora da água e comparar os movimentos
- Fazer a criança rolar o corpo em diferentes superfícies e ângulos
- Usar movimentos com pés descalços em tipos diferentes de superfícies
- Realizar jogos nos quais dois corpos ou duas partes do corpo devem ser encostadas e movimentadas em conjunto
- Realizar movimentos enrolados num cobertor, em roupas de tamanhos maiores ou sacos de texturas diferentes

ÁREA PREJUDICADA – PROBLEMAS LATERAIS E DE CENTRO

- Realizar jogos que envolvem agilidade (mudanças rápidas de direção e precisão)
- Praticar exercícios como abdominais com rotação de tronco (fazer com que a mão direita toque o pé esquerdo e vice-versa)
- Usar saquinhos de areia em atividades do tipo encostar um saquinho de mão direita numa parte do corpo localizada do lado esquerdo
- Reforçar a noção de centro com atividades de lançamento e rebatidas
- Realizar um jogo “O mestre mandou” sem eliminação, usando movimentos de centro e opostos

ÁREA PREJUDICADA – EQUILÍBRIO E COORDENAÇÃO

- Incorporar equipamentos como tábuas inclinadas e que balançam
- Realizar posições de equilíbrio estático com os olhos abertos, fechados e com os olhos fixos em algum alvo (parado ou em movimento)
- Realizar atividades de equilíbrio estático ou dinâmico enquanto segura um objeto pesado com uma única mão
- Ensinar os alunos a dizer coisas que coincidem com seus movimentos
- Fazer com que os alunos realizem movimentos particulares sob uma variedade de condições ambientais e de tarefa

Fonte: SHERRIL, C. Adapted Physical Activity, Recreation and Sport: Crossdisciplinary and Lifespan. 5° ed. St. Louis: McGraw-Hill, 1998.

3. Desenvolvimento para socialização – A criança aprende brincando, cresce brincando. A percepção da criança em relação aos riscos no trânsito ainda se encontra em fase de amadurecimento, processo natural que caracteriza uma criança de acordo com a idade que atravessa. Em alguns casos, quando não existe lugar apropriado para brincar, as crianças utilizam as vias mais

O trauma não é só físico. Regressão no perfil psicológico e medo são diagnósticos comuns nas crianças, que podem comprometer seu desenvolvimento e sua vida adulta.
Dr. Marcelo Ribas Alves - Médico Cirurgião Pediátrico.

próximas do local onde residem e, por essa razão, expõem-se mais constantemente a riscos de atropelamento. De acordo com resultados da pesquisa de ROCHA (2001) no que concerne à percepção de causas atribuídas por crianças atropeladas, a falta de atenção mostra-se presente de forma explícita em 57% das respostas e subentendida em várias outras. Devem estabelecer-se oportunidades educacionais para a socialização e para o estímulo a práticas de atividades para uma melhor percepção, decisão e ações seguras no trânsito. Como sugestão de ações para prevenção de atropelamentos, destaquem-se: pesquisas que avaliem a percepção de crianças no tocante ao trânsito desenvolvidas nas áreas de educação (FARIA, 2002), a fim de se promover a instalação de ambiente adequado para as crianças brincarem e, mediante essas atividades lúdicas, oferecer condições para que adquiram não apenas condições de desenvolverem uma consciência sociointerativa sobre os riscos que envolvem o trânsito, mas também vivências que possibilitem uma maior socialização e consciência dos limites e das capacidades de que elas deverão dispor em sua circulação no trânsito.

COMO ACONTECEM OS ATROPELAMENTOS?

CINÉTICA: relativo ao movimento.

Dinâmica do atropelamento

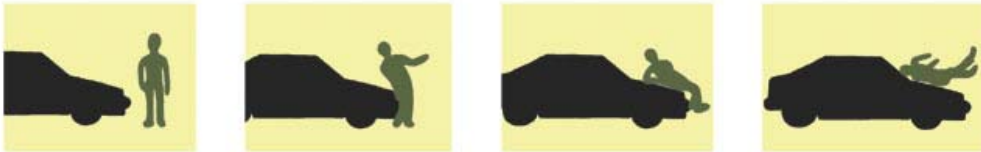
(Fonte: Rede Sarah)

A gravidade dos atropelamentos relaciona-se diretamente com as características físicas e com a dinâmica dos corpos que colidem um contra o outro. O fato de a energia cinética aumentar em proporção maior do que a velocidade do corpo confere aos atropelamentos conseqüências particularmente severas em decorrência da vulnerabilidade de um corpo diante de um veículo.

No mais freqüente tipo de atropelamento, cerca de 80% dos casos, o pedestre é atingido pela dianteira de um veículo. A idéia de que, em um atropelamento, o veículo “passa por cima” do pedestre não coincide com o que ocorre na maior parte dos casos. Situações em que o veículo passa sobre o corpo do atropelado podem ocorrer em casos como acidentes envolvendo ônibus ou caminhões. No entanto, a dinâmica do atropelamento mais provável é aquela em que o pedestre, após o choque com a frente de um veículo, rola sobre o capô e sobre o pára-brisa do veículo que o atinge. O que ocorre após o choque depende de uma série de fatores, dentre os quais a velocidade do veículo e a altura do pedestre em relação à frente do veículo e ao pára-choque.

A parte do corpo em contato inicial contra o veículo (normalmente, os membros inferiores) no momento do choque acusa relação direta com a gravidade da lesão que o pedestre sofrerá. Praticamente todos os traumas e todas as fraturas que um pedestre sofre centram-se na região pélvica e nas pernas e são causados pelo contato com o veículo e não com o pavimento.

PÉLVICA: parte do corpo humano conhecida como bacia.



A probabilidade de lesões fatais é maior nos choques frontais do que nos laterais. Na ocorrência de choques em velocidade maior que 60 km/h, o pedestre, em geral, rola sobre a dianteira do carro após um segundo contato (provavelmente o da cabeça) com o veículo, com o corpo se dobrando e as pernas podendo atingir o teto do veículo. Em decorrência da força aplicada ao corpo no momento do choque, o corpo do pedestre ganha velocidade e esse movimento se acelera de acordo com a velocidade do veículo e, ocorrendo a frenagem (e este é, geralmente, o caso), o corpo do pedestre mantém a velocidade adquirida no momento do choque. Com a frenagem brusca, o carro reduz sua velocidade em uma proporção maior que a do corpo do pedestre. O pedestre é, então, arremessado adiante do veículo em desaceleração, antes de atingir o solo.

FRENAR: frear.

A possibilidade de o segundo contato ocorrer com a cabeça contra o carro aumenta na proporção direta da velocidade do impacto e em proporção inversa em relação à altura do veículo. A velocidade do impacto determina, também, o local do carro em que ocorre o choque da cabeça. Em velocidade que ultrapasse 50 km/h, virtualmente um pedestre sofrerá o impacto, tendo a cabeça como o primeiro ponto a se chocar contra o veículo.

Em crianças com idade abaixo de cinco anos observa-se preponderância de lesões na cabeça e no pescoço, e a explicação mais provável para tais lesões assim ocorrerem é atribuída à altura da criança em relação aos pára-choques dos veículos envolvidos. A criança é atingida pelo pára-choque na parte mais alta dos membros inferiores e no tronco, que colide com a dianteira do capô.



A percepção de que quanto mais acelerada a velocidade do veículo, maior o dano imprimido ao pedestre, conforme os dois estudos a seguir:

É importante conscientizar os motoristas a respeito dos riscos que a velocidade de um veículo provoca no impacto com o corpo de um pedestre, assim como capacitar a comunidade a ensinar suas crianças a se locomoverem em um ambiente seguro para pedestres.
(Walk to School do Safe Kids Worldwide – National Safe Kids Campaign).

INGLATERRA

VELOCIDADE	PORCENTAGEM	EFEITO
32 km/h	5%	Morrem
	65%	Sofrem Lesões
	30%	Sobrevivem ilesos
48 km/h	45%	Morrem
	50%	Sofrem Lesões
	5%	Sobrevivem ilesos
64 km/h	85%	Morrem
	15%	Sofrem algum tipo de lesão

DINAMARCA

VELOCIDADE	PORCENTAGEM	EFEITO
32 km/h	5%	Morrem
48 km/h	40%	Morrem
64 km/h	80%	Morrem
Acima de 80 Km/h	100%	Morrem

ONDE OS ATROPELAMENTOS ACONTECEM?

Em relação a acidentes de trânsito com vítimas no Brasil, segundo dados de 2002 do DENATRAN, mais de 70% registram que acontecem nas vias municipais, dependendo da localização, da área, das condições: curva, bifurcação de vias, cruzamentos de vias, aclives e declives, se mais ou menos sinalizada, se mais ou menos movimentada, além de outros.

Em se tratando de velocidade, segundo dados obtidos pela CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil, pesquisas de comportamento e meio ambiente realizadas com os pais dos alunos e nas escolas apontam que acidentes ocorrem em razão não apenas dos condutores de veículos trafegarem nas vias municipais, em torno das escolas, em marcha bem mais acelerada do que velocidade permitida no local, como, também, da não disponibilidade de calçadas e de mecanismos de controle de tráfego, tais como semáforos e lombadas eletrônicas adequadamente instaladas.

Mais de 70% das mortes e mais de 50% dos acidentes de trânsito ocorrem em razão não apenas de os locais apresentarem-se desprovidos de mecanismos indispensáveis para a segurança no trânsito, presença de semáforos, faixas de pedestres ou de outro tipo de sinalização, como também porque, ou as crianças atravessam no meio da quadra, ou tentam desafiar as convenções e preferem transitar pelas ruas em pontos que não comportam sinalização. Os dados oficiais e disponíveis não incluem detalhes sobre a presença de calçadas ou de áreas de lazer nos locais em que se registram atropelamentos.

DENATRAN:
Departamento
Nacional de
Trânsito.

Tem sido demonstrado que lesões em crianças motivadas por acidentes de trânsito ocorrem nas proximidades do local da moradia, porque justamente esse é o espaço no qual as crianças transitam a maior parte do tempo.

Outro dado interessante, quando a pesquisa incide sobre o local dos atropelamentos, denuncia que ocorrem 2,5 vezes mais, por quilômetro em ruas de sentido único, que em ruas de sentido duplo, conforme observado no Canadá (WAZANA et al., 1994).

O artigo “A circulação dos pedestres na cidade do Rio de Janeiro”, publicado na Revista dos Transportes Públicos – ANTP – nº 106/2005, mostra que a probabilidade de ocorrência de lesões com pedestres aumenta quando o ambiente físico apresenta as seguintes características:

- inadequação dos passeios para atender ao fluxo de pedestres;
- ciclos semaforicos inadequados;
- abrigos de pontos de parada de ônibus construídos em dimensões que ocupam todo o passeio, impedindo a passagem do pedestre;
- pisos inadequados e em mau estado de conservação;
- desníveis abruptos entre o passeio e as rampas de garagem;
- ausência de sinalizações e de adaptabilidade para deficientes físicos;
- veículos estacionados indevidamente sobre as calçadas;
- material para obras ocupando o espaço dos passeios;
- passeios com largura insuficiente;
- instalação inadequada de equipamentos urbanos;
- presença de vendedores ambulantes em excesso ocupando o espaço dos passeios;
- bancas de revistas com instalações que ocupam toda a largura dos passeios;
- presença de equipamentos comerciais, além dos limites dos estabelecimentos;
- ausência de instalação de sistemas de drenagem de aparelhos de ar condicionado em edifícios e conseqüente queda de pingos de água em passeios;
- escoamento das águas pluviais provenientes de marquises, calhas;
- dejetos de animais;
- lixo nas calçadas.

O trânsito, um fenômeno público por excelência, se converte, ou se perverte num fenômeno individual, pessoa, privado. (THIELEN, I. 2002)

Pode-se observar que tais características denunciam significativa interação, ou seja, um fator que afeta a segurança também provoca uma queda na qualidade do deslocamento de um pedestre, e um fator que acarreta a perda da qualidade pode prejudicar a segurança daquele que transita pelas ruas por repeli-lo do passeio, empurrando-o para a via.

QUANDO OS ATROPELAMENTOS ACONTECEM?

Segundo os autores MELLO JORGE, WAKSMAN, BASSOLS, no Brasil e em outros países WINN, ROBERTS e NORTON, citados por ALVES (2001, p.48) estudos demonstram que em finais de semana ocorre maior número de acidentes de trânsito com vítimas em geral que em outros dias da semana.

ALVES (2001, p. 49) observou que no total de vítimas de atropelamentos com crianças, o maior número de casos, registrou-se de segunda a sexta-feira (66,14%), em sua maioria no período da tarde (55,03%).

POR QUE OS ATROPELAMENTOS ACONTECEM?

Não se conhece pesquisa definitiva indicando prevalência da causa de um atropelamento, se mais freqüentemente se deve ao comportamento do motorista ou da criança. Na maioria dos casos constata-se uma combinação de fatores. Os fatores de risco para os atropelamentos incluem:

- alto volume de tráfego;
- limite de velocidade da via acima de 40 km/h;
- crianças transitando nas ruas;
- calçadas precárias ou inadequadas;
- luminosidade;
- tempo chuvoso.



COMO MELHORAR A SEGURANÇA DAS CRIANÇAS?

Os acidentes de trânsito são considerados pela maioria da população brasileira uma fatalidade, algo que acontece ao acaso, ocorrência inevitável. Porém, ao contrário do que se pensa, poderiam ser evitados 90% dos acidentes caso se adotassem medidas simples, baseadas na conscientização e na mudança de comportamento dos pais e dos responsáveis no cuidado com as crianças, dentro e fora de casa.

A segurança das crianças será obtida quando, respeitando-se os níveis de desenvolvimento infantil, adotarem-se estratégias direcionadas para promover a conscientização das pessoas sobre a segurança no trânsito e, se medidas como **educação**, **cumprimento da lei** e **modificação do ambiente** em níveis individuais e coletivos forem trabalhados com seriedade. Experiências mostram que estratégias associadas e aplicadas por meio de programas são mais efetivas que programas que usam uma única estratégia.

Embora a **educação** atue como ferramenta indispensável e importante para se despertar a atenção para os problemas e se obterem benefícios mesmo no curto prazo, sozinha a educação não se mostra medida suficiente para se prevenirem acidentes.

Tanto o **cumprimento da lei** quanto a **modificação do ambiente** são mais complexos e demoram mais para serem implementados, porém, são mais efetivos em mudanças significativas de comportamento e, em longo prazo, resultam em diminuição nos índices dos acidentes.

A segurança do pedestre é um problema complexo. Para a criança, o ato de atravessar uma via de trânsito inclui situações com dificuldades a serem uma a uma solucionadas e, para tais tomadas de decisão, cada circunstância parece ser a única e assim deve ser considerada.

Uma decisão de travessia inclui: a entrada ou não na rua, conhecimento do local da travessia, o caminho a tomar, a rapidez na travessia e a provável reação do motorista.

As habilidades preestabelecidas incluem não apenas o planejamento do caminho que a criança faz, para ir a escola, mas também a percepção do tráfego, incluindo a realização do julgamento a respeito da intenção da travessia e a habilidade de decisão que deve guiar essa criança no momento certo (SCHIEBER e THOMPSON, 1996).

No tópico *COMO DESENVOLVER O PROGRAMA*, p. 28, você vai ter sugestões detalhadas sobre como desenvolver um Programa de segurança para as crianças como pedestres.

Leia *Parte 7 - Adequações, Modificações ou Melhorias do Meio Ambiente*, p. 69


Observou-se que, para a realização de uma travessia, um menino de cinco anos de idade requer aproximadamente duas vezes mais tempo para tomar a mesma decisão que um adulto (CRATTY, 1970).

Leia Parte 6 -
Mídia, p. 60.

A supervisão por um adulto, no entanto, prevalece como a principal solução para a travessia das crianças pelas ruas. Isto é particularmente importante porque as idades de maior risco coincidem com o período em que os pais superestimam a capacidade de seus filhos para travessia de uma via de trânsito (DUNNE et al., 1992).

Para promover a segurança da criança como pedestre, foram desenvolvidas mensagens para os pais, responsáveis, professores e a qualquer pessoa da comunidade com iniciativa quando se trata de segurança das crianças como pedestres. Essas mensagens podem ser usadas em iniciativas educacionais, matérias para mídia ou outros esforços de conscientização pública:

1. O mais importante que se pode fazer para se ensinar um comportamento eficiente e seguro para um pedestre é praticá-lo, o **bom exemplo** é a melhor mensagem;
2. Crianças menores de dez anos não devem atravessar as ruas sozinhas. O **acompanhamento de um adulto** é vital até que a criança demonstre habilidades e capacidade de julgamento do trânsito;
3. Ensine as crianças brincando. Faça encenações com carrinhos de brinquedo, faça percursos com obstáculos no estacionamento. Torne o aprendizado divertido e ele será memorizado. Converse sobre **regras de segurança** e faça observações sobre comportamentos seguro e não seguro enquanto você caminha;
4. Ensine às crianças as regras da rua – comece desde cedo. Pense nisso como **treinamento gradual sobre segurança** oferecido às crianças até que todas as orientações sejam repassadas. Quando as crianças atingirem a idade de dez anos e puderem agir independentemente, as regras de segurança na rua já farão parte da sua natureza;
5. Ensine as crianças a prestarem **atenção** antes de atravessar em uma esquina sem semáforo;
6. Ensine as crianças a **identificarem os sinais de travessia para pedestres**. Antes de atravessar, as crianças devem ter certeza de que o tráfego de veículos foi interrompido pela sinalização e devem fazer contato visual com os motoristas dos veículos. Lembre a elas que devem finalizar a travessia caso o sinal de pedestre mude para vermelho;
7. Entradas e saídas de garagens, quintais sem cerca, ruas ou estacionamentos não constituem **locais seguros para as crianças brincarem**;

- 
8. Tenha certeza de que as crianças sempre usam o mesmo trajeto para destinos comuns (escola, padaria, praça, etc.). Procure conhecer os destinos da criança para identificar o caminho mais seguro. É sempre aconselhável escolher o **trajeto mais reto, com poucas ruas para atravessar**;
 9. Ensine as crianças a importância de se **respeitarem os agentes de trânsito** e a compreenderem os sinais que esses agentes transmitem;
 10. Uma lanterna ou **materiais reflexivos nas roupas** da criança pode evitar atropelamentos;
 11. Ensine as crianças que sempre que possível elas devem **andar na calçada**. Em áreas sem calçada, ensine que elas devem caminhar o mais afastadas da rua possível e de frente para o tráfego (quando a única opção for andar na rua);
 12. Ensine as crianças sobre os **riscos de atravessar a rua entre os veículos** estacionados e nos cruzamentos. As crianças devem atravessar somente nas esquinas e nas faixas de pedestres, não atravessar diagonalmente ou entre os veículos estacionados, por trás das árvores e dos postes;
 13. **Olhar para os lados várias vezes** antes de atravessar a rua. Atravessar quando a rua estiver livre e continuar olhando para os lados enquanto atravessa;
 14. **Utilizar a faixa de pedestres** sempre que possível. Mesmo na faixa, a criança deve olhar várias vezes para os dois lados e atravessar em linha reta;
 15. **Compreender os sinais de trânsito e obedecer aos que determinam tais sinais**;
 16. **Nunca correr para a rua**. Ainda parado na calçada, olhar para um lado e para outro da rua – seja para pegar uma bola, o cachorro ou, por qualquer outra razão. Correr precipitadamente para a rua destaca-se como a causa da maioria dos atropelamentos fatais com as crianças;
 17. **Observar os veículos** que estão virando nas esquinas ou os que estão fazendo a manobra marcha a ré;
 18. Sempre que estiverem com mais crianças, é preciso **caminhar em fila única**;
 19. Ao desembarcar de um **ônibus**, esperar que o veículo pare totalmente e aguardar que ele se afaste para ter uma visão de toda a rua e, comprovada a possibilidade, fazer a travessia.

Leia as Regras de Circulação no item Legislação, p. 81



COMO DESENVOLVER O PROGRAMA

Importante! A aplicação deste plano não segue uma ordem cronológica de ações, dependerá não apenas da realidade em que se insere a comunidade, mas também das necessidades constatadas no próprio meio.

Nesta parte você vai encontrar informações para uma organização comunitária que trabalha com um programa de prevenção, pois este Guia tem como público-alvo a comunidade constituída de moradores, de professores, de pais e de todas as pessoas interessadas em reduzir o número de mortes por atropelamento cujas vítimas sejam as crianças que transitam pelas vias dessa mesma comunidade.

Destaca-se neste programa a importância de se estabelecerem parcerias que viabilizem a elaboração de um diagnóstico local mediante levantamento de dados, identificação e seleção de situações e de áreas de maior risco.

Você também vai conhecer os passos para a implantação de um plano de ação, ou seja, um programa que envolva a comunidade por meio de reuniões e de aplicação das pesquisas de comportamento e meio ambiente e de pesquisa de velocidade, como complemento à discussão e à análise do programa. Outro assunto tratará da captação de recursos com sugestões de como administrar e de como tornar o plano uma atividade simples. Entenderá a importância de se fazerem avaliações, com o registro de informações que permitam a comparação do planejamento com o que realmente se realiza, o que é muito útil tanto para o sucesso do programa quanto para que novas decisões realimentem a continuidade da atuação.

Você terá informações a respeito de como divulgar o programa, bem como a forma de organização de um evento mobilizador com o objetivo de sensibilizar a comunidade, a fim de que atue como um alerta público em torno da causa.

Para segurança do pedestre, de posse dos conhecimentos para modificações e melhorias do ambiente, você poderá formular sugestões ou soluções aos órgãos competentes subsidiando, desta forma, as suas políticas públicas.

Parte 1 – PLANO DE AÇÃO

QUAL É O SEU PAPEL?

Você precisa decidir se realmente quer tomar a iniciativa de lutar pela modificação a ser promovida em sua comunidade quando se trata de segurança das crianças como pedestres. Uma vez tomada a decisão, você poderá aplicar as informações contidas neste Guia na solução de questões e nas necessidades locais. Com percepção, empatia e perseverança, você prestará sua valiosa contribuição desenvolvendo um programa de cumprimento de metas para redução de acidentes de trânsito por atropelamento em sua comunidade.



Os passos a seguir o ajudarão a criar um plano que será importante para jornadas de decisão e principalmente para o desenvolvimento do Programa. Lembre-se de que você não disporá de uma proposta conclusiva. Ao contrário, pretende-se estabelecer uma relação de orientação e de organização comunitária mediante o desenvolvimento de um programa de segurança destinado a crianças enquanto pedestres, com a finalidade de propiciar-lhes mudanças de comportamento e melhorias no ambiente. Para isso, impõe-se um exame da situação de segurança dos pedestres na própria comunidade, bem como uma avaliação dos recursos disponíveis, pois tais avaliações ajudarão você a desenvolver um programa que seja realista, sustentável e que ofereça o maior potencial de sucesso possível.

O QUE É UM PLANO DE AÇÃO?

Um plano de ação identifica-se como um projeto cujo objetivo consiste em estruturar as principais idéias e estratégias na realização de atividades; no caso em questão, de uma forma bastante simples: plano de ação significa responder **o que** será feito, **como** será feito, **quanto** custará, **quem** realizará a ação, o motivo **por que** será realizado e **quando** será executado. Serve, também, como ferramenta para a solicitação de recursos.

IDENTIFICANDO OS PARCEIROS E COMO PODEM PARTICIPAR

PARCERIA: Reunião de pessoas para um fim de interesse comum.

Existe a necessidade de se estabelecerem parcerias, pois o trabalho de prevenção de segurança no trânsito vai além da capacidade de uma pessoa executar sozinha toda a organização do programa. Os parceiros são úteis para se atingirem metas identificadas na decisão de como modificar a comunidade.

Quem precisa se envolver na segurança da comunidade?

Uma avaliação prévia das necessidades que movem uma comunidade atua como ferramenta auxiliar na seleção de autoridades e de pessoas a serem convidadas a participar do programa. Comece com aquelas que você acha que estariam interessadas e com pessoas ou grupos que têm interesse na segurança de pedestres. Certifique-se de ter a representação de diferentes setores responsáveis, como os órgãos de trânsito e outras instituições que estejam comprometidas em defender a causa, incluindo diretores de escolas, associações de pais e associações de bairros, engenheiros de tráfego, especialistas em trânsito, organizações da sociedade civil, empresas, comércio e clubes sociais, além de possíveis voluntários que se proponham a participar das atividades para promover as mudanças de comportamento e segurança das crianças.

O local ideal para se trabalhar o trânsito é a escola, ponto para o qual convergem as crianças e a comunidade atuante. Sugere-se envolvê-los como parceiros para se trabalhar a educação de trânsito em sala de aula. (veja a Parte 4 – Educação e o Trânsito, p. 48).



Como envolver a comunidade?

Promova reuniões ou encontros para o planejamento e para o desenvolvimento de um programa de segurança de crianças como pedestres. Esses encontros têm o objetivo não só de repassar as informações sobre as ações necessárias a fim de se obter o envolvimento de todos no programa, mas também, para as conseqüentes mudanças comportamentais e para melhorias ambientais (Parte 7 – Adequações, Modificações e Melhorias do Meio Ambiente, p. 69), a fim de se desenvolver um Plano de Ação participativo, no qual cada um possa efetivamente colaborar para o desenvolvimento do programa.

Itens para discussão e planejamento:

- mobilização das pessoas;
- formas de participação;
- cronograma geral;
- agendamento dos cursos e dos treinamentos;
- pesquisa de comportamento e meio ambiente;
- data e local do evento mobilizador; (Veja a *Parte 5 – Evento Mobilizador*, p. 56)
- convites;
- infra-estrutura;
- voluntários;
- material educativo disponível;
- divulgação do programa; (Veja a *Parte 6 – Mídia*, p. 60)
- sistematização do programa;
- acompanhamento e avaliação.

Caso alguns parceiros interessados não possam comparecer aos encontros, você poderá se encarregar de mantê-los informados a respeito do andamento do programa. Determine o meio pelo qual preferem receber a informação (e-mail, carta) e o nível de informação (pauta de reunião, resumos e atas). Tais medidas assegurarão que eles se mantenham sempre cientes das ocorrências. Esses parceiros podem ser úteis como consultores em determinadas situações e, recebendo informações regulares terão condições de responder prontamente.

**Veja a Parte 3:
Implementação,
p. 46.**

Parte 2 – ANÁLISE DOS DADOS

REUNINDO AS INFORMAÇÕES DA COMUNIDADE PARA EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Uma comunidade deve dispor de informações que se caracterizem como únicas quando se trata de trânsito. Não importa a localização, desde que abordem todos os problemas e que sejam levantadas todas as questões com o propósito de melhorar a segurança das crianças pedestres.

Você precisa coletar dados locais e informações sobre acidentes de trânsito por atropelamentos com crianças até 14 anos.

Você pode conseguir dados:

- órgãos de trânsito locais;
- polícia militar ou civil;
- secretaria municipal de saúde ou nos núcleos da secretaria estadual de saúde;
- hospitais que atendem traumas (acidentes);
- IML - Instituto Médico Legal;
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;
- Ministério da Saúde;
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada;
- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos;
- DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes;
- DER – Departamento de Estradas de Rodagem.

Solicite dados numéricos a respeito dos acidentes com vítimas e dos óbitos e, se possível, inclua de um a três anos desses dados estatísticos **por localização, tipo de acidente, faixa etária, dia da semana, hora do dia**, etc. para que você possa comparar e promover a conscientização e obter apoio para as melhorias na segurança dos pedestres. Tais dados nortearão com segurança a avaliação dos resultados.



Também será útil realizar um levantamento entre os moradores locais, e, para obtenção de informações importantes, você incentivará a conscientização sobre o assunto e possivelmente facilitará algum suporte para a sua iniciativa, poderá até mesmo encontrar voluntários pelo caminho.

O QUE FAZER COM AS INFORMAÇÕES COLETADAS NA COMUNIDADE

Depois de reunir todas as informações possíveis sobre a sua comunidade, você poderá realizar uma análise, considerando as possíveis melhorias ou modificações, para determinar a estratégia a ser adotada, isso fornecerá a base para o seu plano de ação.

I. Localizando no mapa das ruas da cidade ou do bairro, as informações estatísticas – Com essas informações, você poderá mapear os locais em que ocorrem atropelamentos, identificando: rua, avenida, cruzamento ou qualquer outro ponto de referência geográfica que mostre exatamente o local das ocorrências. Se a sua cidade não dispõe de um mapa, você poderá fazê-lo manualmente sinalizando as ocorrências, para melhor visualização.

II. Selecionando a localidade pelo mapeamento – Essa marcação realizada servirá como critério para a pré-seleção das localidades a que você e os parceiros darão prioridade na realização das ações de prevenção. Por exemplo, a(s) escola(s) próxima(s) a esses acidentes ou aquela associação de bairro que se preocupe em prevenir freqüentes casos de acidentes, a comunidade que a universidade ou a empresa queira contemplar – com o objetivo de reduzir a incidência de casos de atropelamento.



■ Escola ● Locais onde ocorrem atropelamentos

III. Outras ferramentas para análise – Conheça esta ferramenta de análise e de compreensão dos fatores de risco dos acidentes de trânsito. O resultado desta análise ajudará você nas decisões e no desenvolvimento das etapas que devem orientar a elaboração do programa.

Em 1972, o americano Dr. William Haddon Jr. desenvolveu o conceito de combinação de estratégias (educação, cumprimento da lei e a modificação do ambiente) e resumiu os dados obtidos em uma matriz denominada controle de lesão. Haddon desenvolveu uma abordagem clássica ao identificar os três principais fatores da lesão:

- hospedeiro (no nosso caso a criança);
- agente (motorista, veículo);
- meio ambiente (físico e socioeconômico).

Ele subdividiu cada um desses fatores em três fases temporais do evento de lesão:

1. a fase do pré-evento (pré-acidente);
2. o próprio evento (acidente);
3. a fase pós-evento (pós-acidente).

O resultado se materializou em uma matriz fase/fator constituída de nove células distintas. O exame dessas células pode sugerir várias estratégias para se evitar ou para se controlar lesões. Mais tarde, Haddon delineou dez estratégias genéricas para o mesmo fim, quebrando a cadeia da causa da lesão em vários

ESTRATÉGIA: arte de aplicar os meios disponíveis ou explorar condições favoráveis com vista a objetivos específicos.

pontos. A avaliação dessa lista, capaz de identificar uma abordagem mais promissora para se lidar com um tipo de lesão, é conhecida como **análise de opções**. Em geral, uma combinação de abordagens mostra resultados mais eficazes que a utilização de uma única estratégia.

Com as informações coletadas, a reunião com a comunidade ficará mais interessante.

Combinação de abordagens:

- prevenir o surgimento de riscos;
- reduzir o volume de riscos;
- evitar a liberação de um risco existente;
- modificar a taxa de distribuição da liberação de perigo em sua fonte;
- separar, por tempo ou por espaço, os fatores de risco prováveis contra os quais o pedestre está sendo protegido;
- separar fisicamente, com barreiras, o risco contra o qual se protege a criança;
- modificar superfícies e estruturas básicas para reduzir ocorrências de lesão em caso de acidentes;
- registrar cada ocorrência de lesão;
- estabilizar, reparar o dano, reabilitar o indivíduo que sofreu uma lesão.

A seguir mostraremos um exemplo de como a matriz de Haddon pode ser aplicada. Exemplificaremos somente a primeira fase, a do pré-acidente, pois se trata da prevenção de lesões em relação a crianças pedestres.

FASES	HOSPEDEIRO(CRIANÇA)	AGENTE (MOTORISTA, VEÍCULO)	AMBIENTE FÍSICO	AMBIENTE SOCIOECONÔMICO
PRÉ-EVENTO (PRÉ-ACIDENTE)	Campanhas de Prevenção: • Como atravessar a rua • Supervisão do adulto • Conhecimento • Idade da criança • Sexo da criança	• Velocidade do veículo • Atitude do motorista • Comportamento do motorista • Conhecimento do motorista • Experiência do motorista • Design do veículo	• Existência ou as condições das calçadas • Faixas de pedestres • Proximidade dos pedestres do tráfego • Projeto da rua • Sinalização • Tipo de moradia • Clima • Luminosidade • Hora do dia	• Promoção de medidas de segurança de pedestres • Cumprimento da lei • Condições socioeconômicas do local do acidente
EVENTO (ACIDENTE)				
PÓS-EVENTO (PÓS-ACIDENTE)				

O passo seguinte consiste em identificar os fatores de risco sujeitos a modificação para melhor selecionar o que você enfocará. Na impossibilidade de se modificarem itens como idade, sexo da criança e veículos para se reduzir incidência de casos de lesão, você precisa decidir quais as estratégias deve eleger como as mais apropriadas para solucionar as situações encontradas na sua comunidade utilizando, da melhor maneira possível, os recursos de que dispõe.

Considere a variedade das estratégias que poderiam ser aplicadas em cada categoria de risco para decidir a respeito das condições que você abordará.

Lesões em Pedestres dentro da Matriz de Haddon

FASES	HOSPEDEIRO(CRIANÇA)	AGENTE (MOTORISTA, VEÍCULO)	AMBIENTE FÍSICO	AMBIENTE SOCIOECONÔMICO
EDUCAÇÃO	O que podemos fazer para educar/ melhorar o conhecimento e comportamento das crianças?	O que podemos fazer para educar os motoristas?	O que podemos fazer para melhorar as condições físicas das ruas?	O que podemos fazer em termos de educação para produzir conscientização e suporte de modo a valorizar a segurança do pedestre?
CUMPRIMENTO DA LEI	O que podemos fazer para os pedestres cumprirem as regras de circulação quando se trata de atravessar as ruas?	O que podemos fazer para conscientizar os motoristas a cumprir a legislação?	O que pode acontecer para assegurar que a instalação de equipamentos de controles de velocidade seja usada de modo preventivo?	O que podemos fazer para propor leis e políticas públicas que melhorem a segurança dos pedestres?
MEIO AMBIENTE	O que podemos fazer para aumentar a supervisão dos adultos nas ruas? O que podemos fazer para modificar as condições do comportamento de atravessar as ruas (p.e.: semáforos para pedestres)?	O que podemos fazer sobre a modificação dos veículos?	O que podemos mudar no ambiente físico: para tornar o trânsito mais lento? Para melhorar o espaço no trânsito para os pedestres? Para melhorar a segurança nos cruzamentos?	O que podemos fazer para defender a segurança dos pedestres?

IV. Pesquisa de Comportamento e Meio Ambiente e a Pesquisa de Velocidade – com a localidade selecionada, na qual se pretende intervir, e, para ampliar e melhorar a análise, você pode usar como suporte do programa os resultados destas pesquisas. Veja como realizar as pesquisas:

PESQUISA DE COMPORTAMENTO E MEIO AMBIENTE

Realize uma pesquisa aplicando questionários, com o objetivo de identificar os principais problemas enfrentados pela comunidade em relação ao trânsito (condições das ruas, calçadas e sinalização, entre outros), assim como as formas de comportamento adotado que o pedestre adota em relação ao trânsito nessa mesma comunidade (cuidados na travessia e nas brincadeiras de rua, entre outros).

Este questionário poderá ser aplicado com alunos e com pais, nas escolas, e com os moradores, comerciantes e pedestres, em um bairro.



Questões passíveis de inclusão na elaboração do questionário de pesquisa:

1. Existem calçadas em torno das localidades a serem trabalhadas? Encontra-se em bom estado?
2. Existem obstáculos bloqueando as calçadas?
3. Existe sinalização para pedestres?
4. Existe faixa de pedestre?
5. Em relação aos semáforos, diante de locais em que transitam mais crianças o tempo calculado para travessia na faixa de pedestre corresponde às frações de tempo que os passos de uma criança requerem?
6. Existe alguma barreira separando os pedestres do tráfego?
7. Nas escolas, existe algum adulto auxiliando na travessia das crianças?

A Pesquisa de Comportamento e Meio Ambiente tem como meta auxiliar na identificação das prioridades do Programa.

Leia *Entendendo a criança como pedestre: Onde os acidentes acontecem?*, p. 13. Ajudará na elaboração da pesquisa.

A pesquisa de velocidade tem como meta identificar os perigos, reduzir a velocidade no local de risco, conscientizar o motorista e criar alerta para as crianças pedestres.

PESQUISA DE VELOCIDADE

Eng^o Alan Cannell

Consultor do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID

A velocidade se destaca como o maior responsável pelos atropelamentos, principalmente com as crianças, que, em seu desempenho essencialmente como pedestres, encontram dificuldades não apenas para reconhecer, mas, principalmente, para reagir diante do perigo. Diante disso, para saber se a velocidade constitui o principal problema a ser trabalhado na localidade identificada pela comunidade, recomenda-se uma pesquisa de velocidade com os veículos nesses locais.

Como realizar uma pesquisa de velocidade

- Determinar o método, a forma e o tempo para se detectar a velocidade dos veículos:
 - radar móvel ou por cronômetro entre pontos;
 - existindo órgão de trânsito com disponibilidade de radar móvel, esse equipamento fornecerá os dados de velocidade.

A forma mais simples consiste em marcar dois pontos na via a ser pesquisada, com distância de 50m entre as **marcas**, a fim de se medir o tempo que decorre na passagem dos veículos nesse trajeto limitado entre os dois pontos. As marcas de um dos pontos poderiam ser traçadas com giz ou com tinta em *spray*; a segunda marca, onde se coloca o pesquisador, poderia utilizar, como referencial, um marco fixo qualquer, como poste de luz, por exemplo.

A tabela ao lado mostra a velocidade para cada 0,1 segundo de tempo:

0,277778

tempo	m/s	kph	tempo	m/s	kph
1,2	41,7	150	3,1	16,1	58
1,3	38,5	139	3,2	15,6	56
1,4	35,7	129	3,3	15,2	55
1,5	33,3	120	3,4	14,7	53
1,6	31,3	113	3,5	14,3	51
1,7	29,4	106	3,6	13,9	50
1,8	27,8	100	3,7	13,5	49
1,9	26,3	95	3,8	13,2	47
2	25,0	90	3,9	12,8	46
2,1	23,8	86	4 12,5	45	5,9
2,2	22,7	82	4,1	12,2	44
2,3	21,7	78	4,2	11,9	43
2,4	20,8	75	4,3	11,6	42
2,5	20,0	72	4,4	11,4	41
2,6	19,2	69	4,5	11,1	40
2,7	18,5	67	4,6	10,9	39
2,8	17,9	64	4,7	10,6	38
2,9	17,2	62	4,8	10,4	38
3	16,7	60	4,9	10,2	37

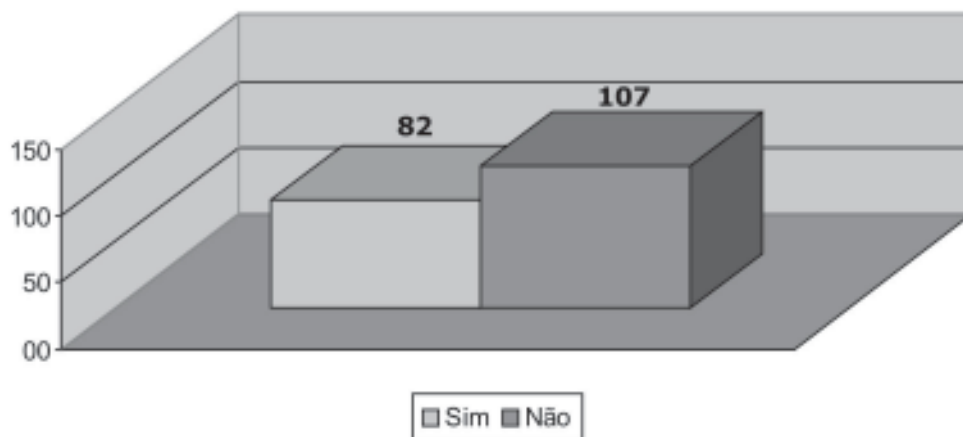
- Tempo – coletar dados nos locais determinados por um período equivalente a trinta minutos.
- Elaborar um formulário de pesquisa:
 - identificação da localidade, do nome da rua e dos cruzamentos, do sentido da rua em medição, do horário do início e do término da pesquisa, data, dia da semana;
 - tabela com a contagem de veículos que transitam em ambas as direções por um período de dez minutos, em trabalho realizado no começo da pesquisa de velocidade. Isto permitirá comparar os locais em que a maior velocidade se alia, também o volume de tráfego.
 - um modelo de formulário se encontra a seguir, na página 40.
- Critérios para a pesquisa:
 - selecionar um local onde se possa avaliar o tráfego sem obstáculos de permeio, isto é, onde se possa visualizar perfeitamente e ao mesmo tempo ambos os pontos do trajeto, o que significa dizer que a medição deve ser realizada em um local livre de aclives e de declives, de curvas, em suma, de acidentes no terreno que atrapalhem a visão de ambos os pontos marcados em relação à velocidade. Sugere-se que ela seja capturada com um medidor de velocidade;
 - capturar a velocidade em km/h por um período de trinta minutos (ou passagem de trezentos veículos, opção de critério de avaliação);
 - usar duas a três pessoas para a pesquisa: enquanto uma pessoa captura e transmite dados a respeito da velocidade e do tipo (carro, ônibus, caminhão, moto) dos veículos, a outra registra esses mesmos dados;
 - registrar dados do local: sinalização horizontal, vertical e com auxílio de semáforos, dispositivos auxiliares, tipo de pavimentação, se existe calçada, vegetação, etc.;
 - horário de avaliação: a captura deverá ser realizada em períodos diferentes, começo da manhã e começo da tarde, final da manhã e final da tarde;
 - garantir que a coleta seja aleatória para a avaliação da velocidade; para fluxos baixos, ou seja, cerca de 150 veículos por hora por sentido (vinte veículos em dez minutos), a pesquisa poderia captar todos os veículos; Para fluxos de cinquenta veículos em dez minutos e por sentido, a relação seria um para dois; para fluxos acima de cem veículos em dez minutos, seria cada terceiro. (Obs: Esta relação garante um nível de confiabilidade estatística de 95% para os resultados, conforme o site: <http://www.surveysystem.com/sscalc.htm>).

EXPERIÊNCIA COLIGAÇÃO CURITIBA

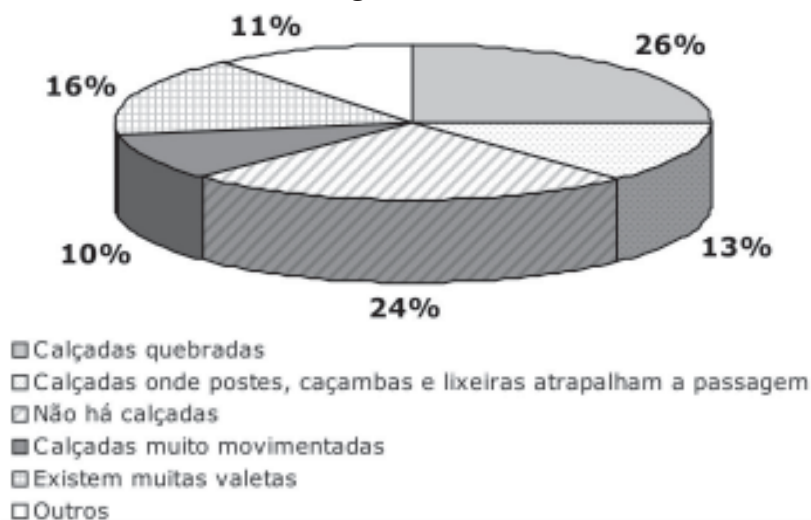
No Programa CRIANÇA SEGURA Pedestre em Curitiba, fazemos um relatório no final do ano para solicitar aos órgãos competentes as melhorias de trânsito necessárias para a região de escolas que desenvolvemos o programa. O relatório contém informações identificadas a partir dos resultados da pesquisa com a comunidade e de velocidade e do relatório do engenheiro de trânsito Alan Cannell, voluntário da instituição. O objetivo deste relatório é torná-lo consistente a fim de conseguir as melhorias de meio ambiente e conseqüentemente reduzir os atropelamentos com as crianças da região. O relatório de solicitações é protocolado e entregue pessoalmente para o responsável pelo setor de engenharia de trânsito ou para o Diretor de Trânsito.

Alguns resultados da pesquisa de meio ambiente - ESCOLA MUNICIPAL PADRE JOSÉ DE ANCHIETA Total: 189 pesquisas respondidas

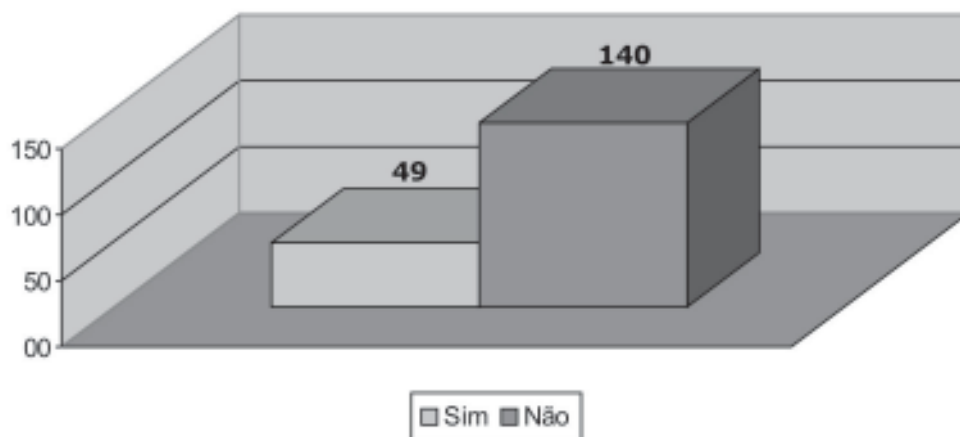
Você tem espaço para caminhar?



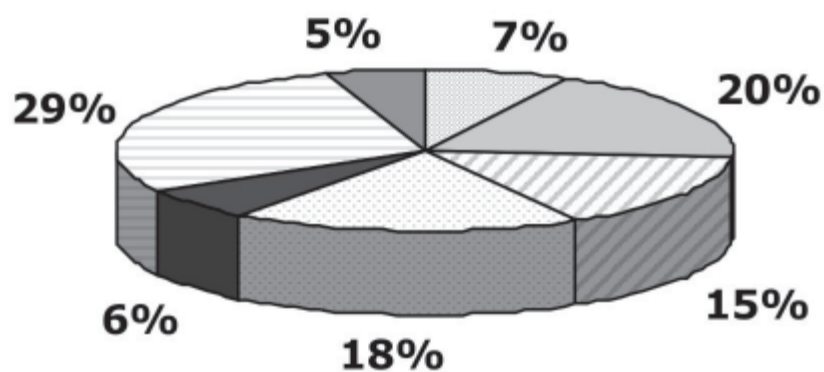
Alguns Problemas



É fácil atravessar as ruas?

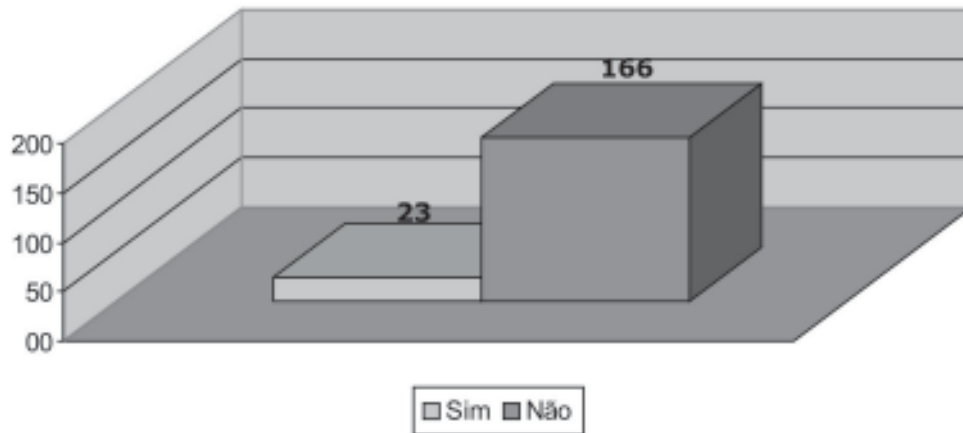


Alguns problemas

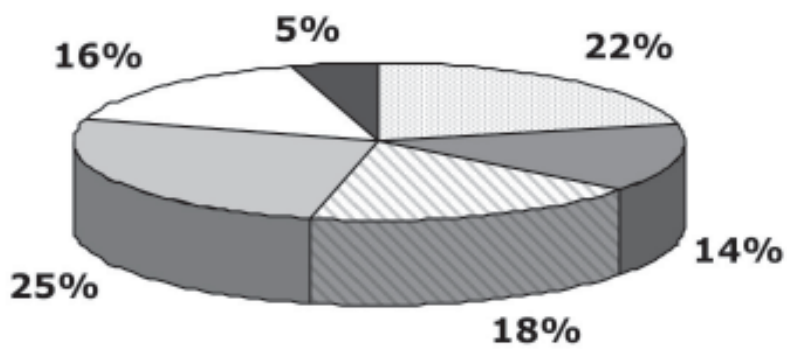


- Ruas largas demais
- Sinaleiros muito demorados ou rápidos demais
- Não tem faixa de pedestres ou sinalização para pedestres
- Veículos estacionados atrapalham a visão do pedestre
- Árvores atrapalham a visão do pedestre
- Grande movimento de veículos nas ruas
- Outros

Os motoristas comportam-se bem?

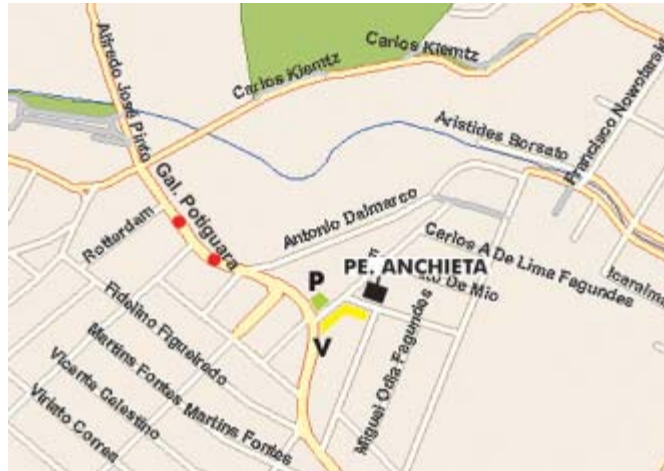


Alguns problemas. Os motoristas...



- Não dão preferência aos pedestres
- Não deixam os pedestres passarem
- Fazem curvas enquanto pedestres atravessam as ruas
- Dirigem em alta velocidade
- Não respeitam o sinal vermelho
- Outros

Vistoria de Meio Ambiente - Escola Municipal Padre José de Anchieta



● Local dos atropelamentos

O mapa deixa claro que a via mais perigosa é a Rua General Potiguara, onde houve 2 atropelamentos. A pesquisa de velocidade, portanto, deveria ser realizada nesta via, no ponto da travessia dos alunos (indicado com "V").

A falta de calçada na frente das instalações do Brasil Telecom deverá ser corrigida:



A travessia poderia ser melhorada através da criação de uma praça, com luminária tipo “Republicana”, no espaço atualmente coberto de antipó. Como o traçado não é delimitado, não é claro para os usuários aonde é via e onde é zona de pedestres:



A pesquisa com os pais dos alunos revela que o grande problema é o movimento dos veículos e a velocidade. A pesquisa de velocidade talvez indique que a praça sugerida possa incorporar uma travessia mais segura.

A iluminação é também um problema. A intenção de utilizar uma coluna “Republicana” deverá tornar esta parte da caminhada mais iluminada e agradável.

A escola, junto a comunidade, tomou a iniciativa de “fechar” a rua na hora de entrada e saída de alunos, para disciplinar o movimento de veículos, especificamente dos pais. A direção da escola é favorável a esta opção.



Parte 3 – IMPLEMENTAÇÃO

QUAIS OS RECURSOS NECESSÁRIOS PARA O PROGRAMA?

Faça um levantamento dos recursos necessários para cada atividade a ser desenvolvida no programa. Considere recursos **humanos**, **financeiros** e **equipamentos** que cada ação exigirá. Você pode identificar possíveis lacunas nas necessidades de recursos. Fundamentando-se em informações, você estabelecerá prioridades, prazos e as responsabilidades.

Nessa estruturação a estratégia para a coleta de recursos financeiros, atualmente, denuncia-se como um dos maiores desafios. Então, a captação de recursos deverá apoiar-se em medidas simples, quase uma consequência natural da estruturação do plano de ação. Por isso, a forma mais segura de se tornar a captação de recursos uma atividade simples contempla a necessidade de se estruturar um planejamento estratégico para o seu plano de ação.

Como fazer o planejamento estratégico do seu plano de ação?

Basicamente, o planejamento estratégico consiste em um levantamento organizado de informações que o ajudarão a definir caminhos a serem seguidos.

O ideal é que você comece pelo detalhamento do seu plano de ação respondendo às seguintes questões:

- Quais os objetivos do programa?
- Como realizar tal ação?
- Quais os objetivos específicos?
- Quais as metas?
- Que estratégias foram escolhidas para se atingirem as metas, ou seja, qual o método escolhido para a realização do trabalho?
- Que atividades serão implementadas para se colocar em prática a estratégia escolhida? É importante detalhar ao máximo as atividades uma vez que delas decorrerão as informações.

- Quais são os recursos necessários para a realização de cada uma dessas atividades?
- Onde poderemos buscar esses recursos?

À medida que se detalha o plano, fica mais fácil identificar não apenas as oportunidades de captação de recursos, mas, também, os parceiros mais adequados para cada uma das necessidades, e, ainda, as pessoas mais adequadas para apresentar o plano para cada um dos potenciais parceiros e, a época em que se deve iniciar a captação. Você poderá incluir ainda outros itens que julgar relevantes para a estruturação do seu plano de trabalho.

Lembre-se de que muitas pessoas e muitas empresas sentem-se movidas pelo desejo de contribuir para melhorar a situação da comunidade em que se inserem, teriam em suma, o prazer de “doar dinheiro”, mas cada vez mais esses mesmos parceiros se preocupam com o efetivo retorno que esse investimento terá para a comunidade, e optam por contemplar organizações comunitárias, ou não, que consigam comprovar a utilização desses valores de maneira produtiva e que tragam resultados práticos para combater os males a que se propõem.

Portanto, alguns dias de planejamento estratégico podem atuar como um diferencial nesse processo e, acredite, além de facilitar muito a captação dos recursos e a manutenção dos parceiros estratégicos, também trará para você e para a sua equipe, uma satisfação maior no trabalho, quando puderem saber como cada uma das atividades que vocês desenvolvem no dia-a-dia está contribuindo para o alcance das metas traçadas.

Lembre-se! Para chamar a atenção para o problema e obter benefícios em curto prazo, é preciso se conscientizar de que a educação isoladamente não atua como instrumento suficientemente efetivo para se prevenir lesões.

Parte 4 – EDUCAÇÃO E O TRÂNSITO

Para conscientizar e informar a sua comunidade sobre as questões do trânsito, uma das abordagens consiste em desenvolver ações que contemplem a educação do pedestre, até por ser uma estratégia de baixo custo e adequada para se atingir as pessoas.

Os planos ou as estratégias de educação podem abranger um público-alvo variado, como os pais, os responsáveis, as crianças, os moradores, os políticos, e outros. Excetuando as crianças, todos os demais componentes desse núcleo de pessoas têm a possibilidade de atuar tanto como pedestres quanto como motoristas e podem se beneficiar das estratégias para que aumentem a percepção de suas responsabilidades. O que deve incluir o respeito às regras tanto por parte do trânsito de veículos propriamente dito quanto dos transeuntes, considerados uns em relação aos outros.

Para as crianças, o melhor local para se promover um programa de educação é a escola. A escola é um local de compreensão e de reflexão acerca da realidade do indivíduo, com a possibilidade de se estimularem ações dos alunos enquanto sujeitos históricos, ou seja, que conhecem os próprios direitos e deveres em sua relação com o mundo que o circunda.

Orientar as crianças a respeito de sua atuação na condição de pedestres destaca-se como componente chave para que este Programa se desenvolva com sucesso.

O PROFESSOR, A ESCOLA E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

*Adriane Picchetto Machado
Psicóloga e Especialista em Trânsito*

É sabido que o **Trânsito** é uma das problemáticas mais sérias da modernidade, sendo responsável por milhares de vítimas, entre elas mortos e incapacitados permanentes. Segundo estimativas da Organização Mundial de Saúde, o Trânsito será a terceira causa de morte no mundo no ano de 2020. É difícil identificar uma família em que não haja a ocorrência de acidentes, assim, o Trânsito cada vez mais invade nossas vidas e nos ameaça com tragédias, acidentes e mortes.

Frente a esta problemática, se apresenta uma pergunta: como mudar este quadro? Como modificar esta realidade social que cada vez mais rouba a nossa qualidade de vida?

Sem dúvida nenhuma há a necessidade de um empreendimento social em torno desta problemática, envolvendo todos os segmentos da sociedade, tais como o estado, as empresas, as famílias, as igrejas, as associações e as escolas.

A **Educação** é a grande alternativa para a mudança desta realidade, pois tem como objetivo “a formação de um ser humano em cidadão, dando ao indivíduo todas as regras, técnicas e habilidades para viver dentro de uma sociedade” (ROZESTRATEN,2004).

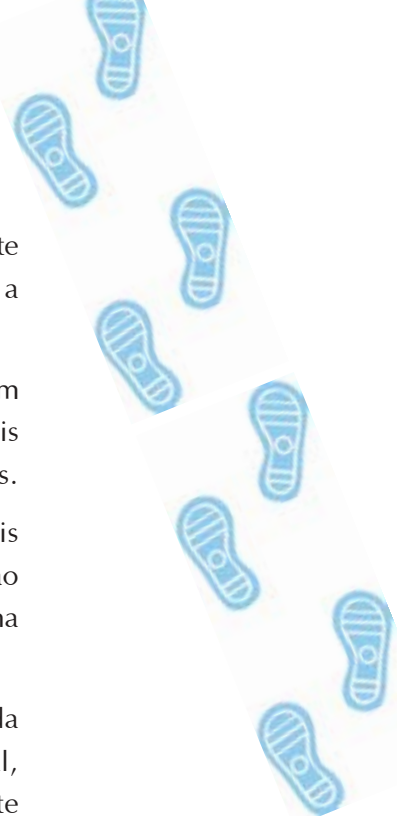
E, entrando no tema Educação, centraremos nosso interesse em torno da **Escola**, entendendo que ela não é a única responsável pela mudança social, porém seu papel é fundamental. Falamos aqui de uma escola realmente formadora, que transmite valores de uma maneira sadia, capaz de tornar os alunos sujeitos, utilizando uma visão humanística e voltada ao exercício da cidadania. Devemos, então encarar a escola como uma “**fábrica de cidadãos**”.

Acreditamos que a escola deve transcender as disciplinas previstas para criar interação com o contexto social em que vivemos. É preciso caminhar na direção do ensino reflexivo, que esteja conectado com o mundo real e seja contextualizado. Isto é, a escola não pode se furtar de seu papel social mais importante – possibilitar a aprendizagem para a ação no mundo, na realidade, para a mudança. A aprendizagem para a vida e para a cidadania.

E como o Trânsito se insere neste contexto? “...poucas crianças morrem por não saberem português, matemática, história ou geografia, mas é absolutamente certo que por ano, 3000 crianças morrem no trânsito por não saberem se comportar adequadamente no trânsito” (ROZESTRATEN,2004).

Transitar é conviver e o Trânsito se encontra completamente inserido em nosso dia-a-dia, obrigatoriamente. E o professor não pode ficar alheio à esta situação.

E o que ensinar na área do Trânsito? Como ensinar Trânsito? Não podemos ensinar por ensinar, mas sim, ensinar como uma preparação para a vida. É preciso que o aluno consiga mobilizar o que aprendeu em situações reais, agindo de acordo com o aprendido. Para isso é preciso que o professor conheça bem a matéria que vai ensinar, no caso, o Trânsito, para poder incluir este conteúdo em diversas disciplinas, tornando o assunto interessante e motivador. Não é necessário introduzir uma nova disciplina, já que o Trânsito é um assunto multifacetado e pode ser abordado de diversas maneiras, dentro de todas as disciplinas, como um conteúdo transversal.



É importante que a abordagem seja sempre contínua e sistemática, pois de nada adiantará promover eventos somente em determinados momentos, sem continuidade.

“É importante que o tema entre nas áreas curriculares sempre que for possível, tornando-se elemento constante de análise, reflexões e debates. ... O professor deve compreender que o trânsito pode ser incluído em todas as áreas curriculares. Para tanto, precisa perceber a dimensão conceitual do tema trânsito a fim de que cometa o erro de pensar que trabalhar com trânsito significa ensinar placas de sinalização.

Encaminhando sua prática educativa nesta direção, o professor não dá respostas prontas, conduz ao pensamento; não transmite conhecimento, favorece sua construção; não rotula o aluno, procura auxiliá-lo em suas dificuldades; não se posiciona como dono do saber; troca experiências.

A educação de trânsito não é uma via de mão única. É um caminho de duas vias onde aluno e professor seguem juntos na busca de objetivos” (RODRIGUES, 1999).

É possível promover discussões, como, por exemplo, sobre os seguintes temas: segurança social como qualidade de vida coletiva, os direitos de uma circulação segura, os deveres e responsabilidades das administrações de trânsito e do cidadão, as razões dos muitos problemas interligados ao trânsito, o trânsito como espaço do encontro social, da cooperação e solidariedade, as normas para a correta ação no cotidiano das ruas, etc.

Assim, o professor deve procurar meios de interessar sua turma pelo Trânsito, utilizando os recursos disponíveis para isso. Despertado este interesse inicial, deve ser capaz de trabalhar com os alunos através de resolução de problemas e projetos, propondo tarefas complexas e desafios que incitem os alunos a mobilizar seus conhecimentos e completá-los. Possibilitar a reflexão sobre o Trânsito é educar para a cidadania, é provocar no aluno um impacto, que o leve a pensar, a tornar consciência da realidade que o espera fora da sala, nas ruas...

“Educar as crianças e os jovens para o trânsito seguro é, antes de mais nada, uma questão de querer, uma questão de ver a necessidade, de querer colaborar para que se diga um PARE à matança de crianças no trânsito, para educar o pedestre e o ciclista e, deste modo, preparar o futuro condutor para uma participação responsável ao trânsito” (ROZESTRATEN, 2004).

Desta forma, a Escola cumpre seu papel social, despertando para as problemáticas do mundo e alavancando possibilidades de aprendizagem e ação no mesmo, com vistas à mudança e ao exercício da cidadania.



Ensinando as Crianças

Com a intenção de auxiliar o professor no desenvolvimento do tema trânsito em sala de aula e para que possa aprofundar as discussões, assim como, apresentar o tema de forma lúdica com seus alunos sugerimos o acesso a alguns materiais didáticos desenvolvidos por profissionais:

- www.educacaoetransito.com.br - criado para educadores, profissionais e entidades do setor. Oferece um conteúdo abrangente sobre comportamento e educação no trânsito, com dicas de atividades para alunos de 1.ª a 4.ª série - Ensino Fundamental - aplicável no dia-a-dia de pedestres, motoristas e passageiros.
- www.perkons.com.br/crianca_segura/crianca_segura.htm - apresenta o Programa CRIANÇA SEGURA Pedestre realizado em Curitiba e disponibiliza jogos divertidos para educação infantil.
- “Educação para Prevenção de Acidentes no Trânsito - Manual do Professor” – Programa Criança Segura Pedestre
“Programa Criança Segura na Escola” – IESDE Brasil S.A.
www.criancasegura.org.br
- “Educando para o trânsito” – Maria Lúcia A. Kutianski de Araújo e Silvio J. Mazalotti de Araújo. Editora Kalimera Ltda.
Rua Itaici, 91 – Santa Terezinha – SP/SP – CEP 02.460-030
tel.: (11) 6972-0167.

- Programa Aprendendo e...Vivendo! – Escola Prática Educativa de Trânsito DER/PR.
Av. Monteiro Tourinho, 1432 – Atuba – Curitiba/PR – CEP82.600-000
tel.: (41) 3356-2155
- Educação para o Trânsito – 1.^a a 4.^a série
Instituto Tecnológico de Transporte e Trânsito – ITT
Rua Emiliano Pernetá, 297 – Centro – Curitiba/PR – CEP 80.050-010
tel.: 0800-415544
www.itt.org.br
itt@itt.org.br
- Coleção Educando Crianças para o Trânsito
Tecnodata Educacional
Rua Suécia, 623 Tarumã – Curitiba/PR – CEP 82.800-060
tel.: (41) 3361-1800
www.tecnodataeducacional.com.br
vendas@tecnodataeducacional.com.br
- “Educação para o trânsito” – Editora Alfabeta Ltda.
Av. Mal. Câmara, 160/512 – Castelo – RJ/RJ CEP
tel.: (21) 2524-4794
www.editoraalphabeta.com.br
editoraalphabeta@editoraalphabeta.com.br
- “Você Apita – Trânsito livre para suas idéias”
FIAT para os jovens
Centro de Coordenação Fiat para os jovens
tel.: 0800-551133
www.voceapita.com.br
- Programa Pedagógico “Vida em Trânsito” – Roberto Mantovani
Somos Editora
Av. Dr. Adhemar de Barros, 1817 Jardim Maringá – S.J. dos Campos/SP
CEP 12.245-010. tel.: (12) 3942-2336 ou 3943-4407
somos.editora@terra.com.br
- “Profº Boris em - Educação no Trânsito” – Luciana de Almeida e Cássia
Isabel Costa Mendes
Fundação Educar DPaschoal
tel.: (19) 3728-8129
www.educardpaschoal.org.br

A partir das reflexões aqui colocadas e da análise de diferentes experiências de educação para o trânsito existentes, é possível desenvolver algumas atividades para o Programa.

As atividades coordenadas dão a oportunidade para um aprendizado contínuo com as crianças. Com as estratégias de ensino e os recursos que temos ao nosso alcance são inúmeras, mas, não pretendemos aqui relacioná-las, mas, sim, ressaltar aquelas que permitem melhor aproximação da realidade da criança. Diante disto e para melhor entendimento seguem sugestões para serem conduzidas na escola ou na comunidade.

A mídia é um instrumento rico para trabalhar o tema trânsito, principalmente em sala de aula. As notícias de jornais e televisão proporcionam um banco de dados sobre os problemas existentes no trânsito e os comportamentos dos cidadãos. Devem-se passar os conceitos, mediante o diálogo e a reflexão, com trocas de experiências pessoais, julgamentos, propostas alternativas e tomada de decisões sobre temas trabalhados.

As atividades com esse recurso podem acontecer de forma útil se forem desenvolvidas de duas maneiras: individual e/ou grupal. A criança necessita aprimorar conceitos por si mesma, exercitando suas potencialidades de aprendizagem alinhadas com suas capacidades, realizando análises, explicações dos fatos e transformação de concepções, mediante técnicas de trabalhos individuais. As técnicas de trabalho em grupo constituem para a formação de atitudes e valores sociais nas crianças. Elas ajudam na comunicação e na organização de melhores relações humanas, contribuindo para o papel social da criança na sua comunidade.

Uma atividade interessante é promover discussões ou debates em sala de aula, que devem ser previamente preparados: notícias sobre temas a respeito de ética e cidadania dos usuários nas vias, dados de mortalidade por acidentes, comentários sobre o código de trânsito; técnica da mesa redonda, na qual os alunos deliberam sobre normas ou colocam em questão comportamentos de trânsito incoerentes.

Outra modalidade que favorece o diálogo, a referência e a responsabilidade é o jogo (amarelinha, gincana, jogo da memória, entre outros). No jogo são representados vários papéis e que podem ser distribuídos em várias situações:

- regras de trânsito;
- os diversos usuários das vias e suas percepções;
- sinais de trânsito;
- velocidade mais conveniente;
- indicações de direção/sentido das vias;

- impacto ambiental;
- implicações do ruído;
- problemas de estacionamento;
- colisões;
- socorro a vítimas.

Acesse a página
www.criancasegura.org.br
 e conheça alguns jogos
 desenvolvidos pela
CRIANÇA SEGURA
 Safe Kids Brasil.

O jogo também pode ser realizado, por meio de maquetes de trânsito e desenvolvido normas pelas próprias crianças para jogarem. O pátio da escola ou a praça do bairro também poderá ser um cenário de jogo, no qual as crianças representam os diversos usuários do trânsito, podendo terminar com a realização de murais e painéis.

Além dos jogos, que ajuda a repassar as situações do trânsito, a simulação de papéis sociais ajuda a compreender e valorizar as funções sociais, por exemplo, dos agentes de trânsito, pois estimula a empatia sobre o papel realizado por ele. A criança colocando-se no lugar do outro, neste caso, do agente, desenvolverá o respeito e a valorização de trabalho para a comunidade.

Neste, como em outros tipos de jogos, incluímos a dramatização: a criança representa o agente municipal de circulação nos cruzamentos conflituosos e trata de explicar as razões, enquanto outros refletem sobre a gama de funções que ele desempenha, perguntando ou representando papéis (um turista desatento, uma pessoa de idade perdida, um cidadão necessitando de atenção urgente, um ferido na via pública). Realizar blitz para os pedestres, ciclistas e outros podem ser desenvolvidas, pois incentiva as crianças a também relacionar-se com a comunidade.

Cabe lembrar a utilidade pedagógica das saídas para a rua, para situações reais, com fim de observar ao vivo comportamentos de pedestres e condutores no respeito a normas, coletando informações ou realizando levantamentos (pesquisas), para posterior classificação, elaboração e análise em sala de aula. As conclusões servem para debate, mural ou elaboração de produção de texto (histórias em quadrinhos, carta, poesia, jornais, revistas).

Como podemos ver, são infinitas as possibilidades de trabalho em grupo sobre o tema trânsito. O que é preciso estabelecer são os objetivos que deseja alcançar, que reflita sobre a idoneidade das atividades, contando com fatores, tais como: tempo requerido, a possibilidade de realização e habilidades das crianças, além de estabelecer um clima motivador e participativo. E que, fundamentalmente, os envolvidos sejam capacitados para realizar as atividades com as crianças. É conveniente e importante que se estabeleça ao término de

cada atividade avaliações, levantando se os objetivos foram ou não alcançados. Não esqueça que uma das vértices do programa é favorecer a criação de atitudes, comportamentos e mudanças de conduta para possibilitar a convivência harmônica das pessoas no trânsito.

Parte 5 – EVENTO MOBILIZADOR

Para promover a prevenção e a segurança das crianças como pedestres na comunidade já organizada, sugerimos a iniciativa de uma mobilização que pode acontecer em qualquer momento do programa. Na localidade selecionada, programe um **Evento Mobilizador** que trabalhe atividades relacionadas com o tema trânsito.

Este item deve vincular-se ao desenvolvimento do programa, principalmente no plano de ação quando você e a sua comunidade definirem o local a ser trabalhado na prevenção e o que vai ser feito.

Leia Como desenvolver o programa - Identificando parceiros e como podem participar, p. 30.

COLOCANDO EM PRÁTICA: COMO ORGANIZAR UM EVENTO QUE MOBILIZE A COMUNIDADE?

Organize um evento único, divertido e educativo para oferecer à comunidade no local selecionado.

- **Preparando a comunidade:** Encontrar a localidade certa é o primeiro passo a ser dado. Estabelecer parcerias apresenta-se como o segundo passo. E o terceiro passo consiste em estabelecer, por meio de reuniões, o melhor dia, o melhor horário, as melhores atividades e os treinamentos necessários para o evento.

Realizado o contato e agendadas as reuniões em local escolhido, faça uma apresentação do programa, e, principalmente, mostre seu interesse em melhorar as condições de segurança das suas crianças. Apresente o objetivo do programa com fatos básicos e informação sobre acidentes com crianças, o trabalho a ser desenvolvido naquela comunidade.

- **Local para o evento mobilizador:** praça, parque, escola, uma rua bloqueada, um clube, etc.

A escolha de um só local não impede que se realizem mais de um evento ao mesmo tempo, em duas ou três escolas cujas vias de acesso apresentem maior risco de atropelamento ou em praças estrategicamente localizadas em regiões opostas para abranger as comunidades ali localizadas ou ainda, uma escola e um parque para atingir públicos diferentes.

· **Elaborar e desenvolver as atividades:** atividades por setor, isto é, no local escolhido podem ser realizadas diversas atividades, criando um rodízio das crianças e garantindo que cada criança passe por todas as atividades. Organize atividades que contemplem faixas etárias distintas para que não ocorram acidentes entre as crianças de diferentes idades e tamanhos.

Pesquise entre os parceiros as atividades a serem disponibilizadas para o dia do evento. Independentemente do programa iniciar com o Evento Mobilizador ou até mesmo durante o programa, você poderá recorrer a algumas atividades que já foram desenvolvidas, como uma exposição de desenhos que exponha obras realizadas pelas crianças da própria comunidade ou algum teatro encenado por elas.

Você não pode esquecer de enfatizar a importância do evento que realiza. Para tanto, sugere-se, como melhor atividade a ser desenvolvida, uma “**Caminhada**” pelo local escolhido. Com base em todas as etapas já elaboradas com o apoio dos parceiros, (pesquisa de comportamento e meio ambiente) defina um trajeto ou uma rota que se identifique como a mais comum para que as crianças percebam e visualizem a maneira correta de se comportar no trânsito. Essa “**Caminhada**” deverá acontecer somente nas calçadas restritas a esse trajeto predeterminado, percurso em que o voluntário adulto orientará a criança a respeito de como se comportar no trânsito para caminhar com segurança. Entre as orientações oferecidas, destaca-se a importância de se incluírem conceitos e regras de circulação que um pedestre deve respeitar.

Sugestões de datas para realizar o seu evento:

Dia Mundial da Saúde – 07/04

Dia do Pedestre – 08/08

Dia Sem Carro – 22/09

Semana Nacional de Trânsito 18 a 25/09

Semana CRIANÇA SEGURA – 1ª semana/outubro

Dia Internacional da Caminhada para a Escola – outubro
www.iwalktoschool.org

Dia das Crianças – 12/10

· **Recrutar e treinar os voluntários:** Constatou-se que o trabalho voluntário é de fundamental importância para o programa. Participantes voluntários são motivados por uma série de razões. As motivações básicas, frequentemente citadas são:

Antes de a mobilização acontecer, divulgue o evento na comunidade em geral, veja a *Parte 6 - Mídia*, p. 60.

Você pode extrair alguns exemplos de atividades selecionando-os de acordo com os interesses da comunidade, conforme sugestões apresentadas na *Parte 4 - Educação e o Trânsito*, p. 53.

Conheça as regras de circulação no item *Legislação de Trânsito*, p. 81.

- interesse no trabalho ou na atividade;
- desejo de aprender a adquirir experiência;
- disponibilidade de tempo;
- dedicação a uma causa, e
- conhecimento das pessoas já envolvidas.

Na execução do Programa é de especial importância manter uma visão ampla do envolvimento de voluntários em potencial. Voluntários necessitam que seus serviços sejam claramente delineados e que tenham sido cuidadosamente preparados. As orientações para o recrutamento, para a motivação e para a supervisão de voluntários devem ser descritas no tópico em que se relacionam as atividades a serem executadas. A descrição das atividades identifica as ferramentas já registradas na fase do planejamento as quais auxiliarão os voluntários a entender os resultados a serem alcançados, que tarefas estarão incluídas, as habilidades exigidas e outros pormenores importantes sobre a atividade.

O treinamento será teórico e prático, de acordo com as necessidades individuais do voluntário. Você deve informar ao voluntário:

- o que se espera dele no decorrer da atividade
- o que se espera que ele **NÃO** faça no decorrer da atividade e
- o que ele deve fazer se uma emergência ou algo inesperado ocorrer.

Você pode proporcionar incentivos regulares simbólicos de consideração aos voluntários, em âmbito tanto de grupo, quanto de indivíduo.

Esse reconhecimento se manifesta, geralmente, em duas categorias. A primeira delas manifesta-se por meio de reconhecimento material na forma de itens, como peças de vestuário (camisetas, bonés, etc), fotografias do grupo, alfinetes de lapela, certificados ou qualquer mimo. A segunda consiste em “eventos” como almoços e jantares, festas e celebrações, piqueniques e passeios.

O reconhecimento com incentivos são especialmente úteis por oferecerem um sentido de envolvimento de grupo entre os voluntários, que nem sempre têm oportunidade de estar com outras pessoas.

Agradecer com um muito obrigado (a), mostrar respeito e tratar os voluntários de maneira igualitária, convidá-los para que participem das reuniões, e manter um interesse pessoal com relação ao voluntário. Atribuir maior responsabilidade a eles são também formas de motivação e de reconhecimento.

Uma das vantagens positivas para a ampliação do quadro de voluntários consiste na divulgação do programa; tal iniciativa acaba estabelecendo uma rede de voluntariado.

O perfil do voluntário:

- mostrar-se pró-ativo;
- ter facilidade em se comunicar;
- gostar de crianças;
- identificar-se com a causa;
- dispor de integridade emocional para lidar com situações adversas.

Quem se identifica como um voluntário em potencial: professores, agentes comunitários, pais, estudantes universitários, profissionais da área de saúde, educação e grupos de mães, entre outros.

É importante se firmar um termo de adesão com o voluntário para se estabelecer a relação do trabalho voluntário conforme a lei nº 9608, de 18/02/98.



Exemplo de Evento Mobilizador: caminhada com as crianças e o trabalho de um voluntário alertando a velocidade máxima da via.



Saiba mais sobre voluntariado:
www.acaovoluntaria.org.br;
www.voluntario.org.br;
www.portaldovoluntario.com.br

Parte 6 – MÍDIA

COMO DIVULGAR O PROGRAMA?

Nesta parte você encontrará diferentes formas de divulgar o seu trabalho. É uma tarefa que requer muita atenção e depende do seu esforço para ser bem-sucedida. Aqui apresentamos as ferramentas necessárias não apenas para se desenvolver com sucesso o trabalho de divulgação na mídia, como também para que essa tarefa traga bons resultados ao seu programa, pois, lembre-se, o apoio da imprensa ao seu trabalho confere-lhe credibilidade e visibilidade.

O que é mídia?

Consiste a mídia no conjunto dos meios de comunicação, e inclui, indistintamente, diferentes veículos, recursos e técnicas, como, por exemplo: jornal, rádio, televisão, cinema, *outdoor*, página impressa, propaganda, mala-direta, balão inflável, anúncio em site de internet, *banners*, panfletos, cartazes, outros mais.

A comunicação verbal é importante, porém a comunicação escrita é essencial para o sucesso da ação. A força da palavra escrita tem maior duração e pode prolongar-se por mais tempo, dependendo do veículo utilizado.

Veja o que você pode fazer utilizando uma boa redação:

- cartas;
- artigos;
- notas;
- convites;
- avisos;
- malas-diretas;
- banners;
- panfletos;
- cartazes.



Educação por meio da mídia

O suporte da mídia atua como uma valiosa ferramenta auxiliar na campanha educacional. A mídia contribui para a conscientização de pais e da comunidade em geral em relação a questões de segurança dos pedestres.

A mídia está interessada em informações que sejam dignas de se tornarem notícia - o que significa que devem ser interessantes e importantes para as pessoas da sua comunidade e também para a sua cidade, e precisam ter como componente um elemento chamativo, algum tipo de 'isca' para chamar a atenção. Os elementos do seu plano de ação podem ser dignos de veiculação como notícia ou pode ser preciso criar notícias que chamem a atenção.

Veja algumas formas:

- Na Parte 2 – Análise dos dados (p.32) você obterá informações sobre as causas das lesões, por exemplo, criança que foi buscar a bola no meio da rua, motorista que ignorou a faixa de pedestres, etc. Transmita essa informação para a mídia no início do ano escolar estabelecendo que a informação é importante porque:
 - 1) as crianças estão de volta às aulas e, portanto, mais crianças pedestres estão circulando pelas ruas;
 - 2) as lesões em pedestres registram maiores probabilidades de ocorrência nesse período.
- Faça, com auxílio de membros da comunidade/escola, um estudo de observação de pedestres e problemas de tráfego na sua comunidade e divulgue os resultados. Não precisa ser algo científico, a intenção é que sirva como um quadro instantâneo do problema. A área e os problemas que você monitora (por ex., problemas ao deixar e pegar as crianças na escola, excesso de velocidade) dependerão das questões principais que você identificar na sua análise.
- Faça um levantamento anônimo das crianças na sua comunidade e descubra quais regras de segurança de tráfego elas conhecem. Isso pode ser feito por meio das escolas, dos centros de recreação e de outros lugares onde as crianças se reúnem. É provável que as crianças não consigam descrever todas as regras que deveriam conhecer. Sendo assim, você pode chamar a atenção da mídia com uma notícia que focalize, que destaque, que escancare exatamente a questão: “nossas crianças não estão cientes das regras de segurança no trânsito”.

Veja o item
Entendendo a
criança como
pedestre, p. 13.

Em comunidades menores, a mídia, frequentemente cobre histórias sobre grupos que se reúnem para discutir assuntos específicos, por exemplo: segurança no bairro, construção de áreas de lazer, etc. Você pode conseguir que a mídia local vá ao primeiro encontro do seu comitê para noticiar as razões do o seu grupo ser de fundamental importância (ou seja, quais as preocupações com respeito à segurança dos pedestres na sua comunidade). Essa iniciativa pode se revelar um bom início para melhorar o perfil do seu comitê e tornar mais fácil atrair, em cada comunidade, pessoas que abracem a mesma causa, incentivando-as a se unirem a você no desenvolvimento de estratégias da comunidade tanto para prevenção de acidentes envolvendo crianças, quanto para proteção a esses pedestres.

Seja qual for a história que você tenha para a mídia, lembre-se deste ponto essencial:

Leia Como melhorar a segurança das crianças?, p. 25.

Explique as razões que o movem a julgar o assunto um problema a ser solucionado e sempre denuncie uma solução viável.

Dependendo do ângulo da sua história, as soluções para as questões podem atuar como novas medidas de apaziguamento de tráfego, ou serem implantadas como dicas de segurança que os pais deveriam seguir para proteger seus filhos. A segunda parte é crítica, muitas histórias de saúde ou de segurança, que os noticiários registram, abordam os riscos, mas falham nas informações sobre prevenção. Esse tipo de história pode levar as pessoas a se acomodarem, induzindo-as a se sentirem preocupadas com a questão por um lado, mas impotentes para esboçarem a mais leve reação por outro lado. Os pais querem conhecer, com mais praticidade, os passos que podem seguir para proteger seus filhos e quais passos sua comunidade assumirá. Certifique-se de que tais informações atuem como tema e como centro de todas as matérias e para entrevista na mídia.

Depois faça uma lista com dois ou três pontos principais - mensagens-chave - que você quer que sejam lembradas. Essas informações devem estar claramente comprometidas com os conceitos que você deseja transmitir, como noções que sejam aceitas e respeitadas pela comunidade tanto infantil quanto adulta. Esses pontos devem ser abordados na sua reportagem, nas entrevistas com a mídia e no seu evento. Você provavelmente terá muitas outras informações que gostaria de veicular, porém, manter o foco em duas ou três mensagens objetivamente colocadas aumenta a probabilidade de que tais informações consigam o intento de convencer o público-alvo. Se você tiver mais tempo, depois de ter discutido as mensagens prioritárias, poderá expandir para outros pontos.

Determine como você vai chamar a atenção da mídia. Você vai promover uma conferência com a imprensa? Publicar uma reportagem? Se você quer cobertura da televisão, tenha em mente que eles precisam de algo ativo e visual, tal como uma demonstração de segurança.

Trabalhando com a mídia

1. Desenvolvendo um plano de mídia

Avalie se a sua estratégia de mídia contempla um foco e, nesse sentido, desenvolva o seu plano com clareza. Identifique o potencial de aceitação desse veículo de informação e suas metas de educação. Para isso, responda a duas perguntas:

a) A quem você está tentando alcançar pela mídia? (é melhor determinar em um grupo prioritário para manter a informação direcionada. Você quer educar principalmente os pais ou os motoristas?).

b) Que expectativas de conscientização você alimenta em relação ao público-alvo ao traçar os objetivos?

(Você quer que os pais ensinem as regras de segurança para seus filhos? Você quer que os motoristas diminuam a velocidade nas zonas em que as escolas se encontram?).

2. Faça o contato inicial com a mídia local

Ligue para órgãos de mídia (emissoras de rádio, jornais e TVs) da sua região e peça para falar com a pessoa responsável pela pauta ou pela redação. Transmita à pessoa encarregada (pauteiro ou repórter) idéias a respeito de suas ações e de seus planos. Anote o nome, o cargo e o número do telefone direto, fax e e-mail da pessoa. Informe-se a respeito do responsável pelos cadernos ou pelas matérias sobre saúde, crianças e trânsito e anote os dados dessas pessoas. Em alguns casos, eles preferirão receber as informações diretamente, mesmo que você as envie também para o pauteiro. Você poderá gerar algum interesse inicial - possivelmente mesmo um artigo sobre o assunto - simplesmente fazendo essas ligações telefônicas.

3. Consulte a emissora de rádio e a de TV locais para noticiar questões de segurança dos pedestres e promova seus eventos por meio de anúncios e de outras programações não vinculadas com o noticiário.

Pauteiro: pessoa responsável em uma redação por selecionar assuntos para as matérias diárias.

Estabeleça contato com os meios de comunicação e solicite uma relação de nomes que lhe permita contato para atingir os programas que você imagina serem apropriados. Pense em idéias que esses meios de comunicação poderiam veicular nos programas que apresentam e proponha-as para os contatos. Use o mesmo procedimento anterior.

4. Considere a possibilidade de recrutar uma celebridade da mídia local para atuar como mestre de cerimônias da conferência ou do evento que você está promovendo, ou para demonstrar atividades de segurança para pedestres com seus próprios filhos.

Por exemplo, recrute um DJ de rádio que mantenha um programa local. Ele provavelmente discutirá sua adesão, seu apoio à campanha em promoção e veiculará mensagens do evento durante o programa que apresenta.

5. Forneça informações aos jornais da comunidade


Muitos jornais da comunidade (jornais de bairro) estão ávidos por matérias. Peça a colaboração deles para que veiculem informações sobre segurança de pedestres (por exemplo dicas de segurança) ou sobre seu evento. Ofereça-se para escrever um artigo ou “carta do leitor” usando as informações deste Guia. Muitos jornais da comunidade apreciam a iniciativa popular e aceitam receber contribuições da comunidade que sejam de interesse dos seus leitores.

6. Divulgue o(s) evento(s) que organiza

Abaixo algumas idéias para promoção de eventos:

Quando você promove uma conferência para a imprensa ou um evento menos formal, você quer que a mídia tome conhecimento e se proponha à cobertura desse evento. Prepare uma nota esclarecedora e objetiva a respeito do tema para a mídia. Essa nota deve ser enviada por fax ou e-mail pelo menos com dois dias úteis de antecedência em relação à data do evento. Ligue um ou dois dias antes para se certificar de que o receberam e para determinar o nível de interesse da mídia.

- Quando você estiver promovendo uma conferência para a imprensa, escreva um resumo para ser divulgado, detalhando as informações básicas que você transmite salientando as mensagens principais. Inclua frases de entrevistados, cite nomes, e telefone de contato. Entregue esses dados para os repórteres que estiverem na conferência e envie também para aqueles que não compareceram. Faça-o logo após a realização do evento.

- 
- No dia do evento, coloque à disposição da mídia um local onde os repórteres poderão se apresentar e receber mais informações ou instrua uma pessoa para recebê-los. Certifique-se de oferecer a eles informações suficientes para cobrir a história que você deseja transmitir. Inclua uma cópia do seu resumo de notícias, informações sobre o assunto, nomes e funções dos preletores ou dos participantes do evento. Também forneça o nome e o número do telefone do contato principal para a mídia. Coloque todas essas informações juntas dentro de uma pasta ou de um envelope (Press kit).
 - Faça uma gravação da cobertura realizada pela mídia (fita VHS ou DVD para TV e fita cassete ou CD para rádio) para incluir no seu relatório final de avaliação. Sempre solicite ao repórter a data da divulgação do evento para que, no momento certo, você esteja preparado e possa gravar a transmissão. Também guarde os recortes de jornais com as matérias geradas por você. Faça uma pasta, coloque data, nome do veículo, caderno/coluna, nome da matéria, para ter tudo comprovado e acrescentar ao relatório. Algumas empresas fazem esse tipo de serviço, mas é preciso solicitar com antecedência.

Materiais para a mídia

Abaixo uma lista de materiais comumente usados para a mídia:

Nota para a mídia

O propósito do anúncio consiste em atrair os repórteres para o seu evento. O anúncio deve incluir um título que chame atenção, informações sobre quando e onde acontecerá seu evento, quem será representado e quais serão as atividades. Envie a nota por fax ou e-mail **pelo menos com dois dias úteis de antecedência** ao evento e entre em contato com os mesmos repórteres um ou dois dias antes da data de realização da conferência, para confirmar se receberam a nota e se estão planejando comparecer ao evento.

Resumo de notícia

Um resumo de notícia deve fornecer todas as informações essenciais sobre seu evento ou programa. Tal resumo deve conter detalhes suficientes para que um repórter nele encontre subsídios para redigir uma história completa. Um resumo de notícia é geralmente distribuído no evento.

Opinião/editorial

Opinião/editorial identifica um texto contendo uma opinião, cuja apresentação encontra-se tradicionalmente na página oposta à do editorial em um jornal. Artigos publicados (diferentes daqueles que são enviados para publicação, porém não são publicados) são pontos de vista objetivos, claros, bem fundamentados, que levam à reflexão, geralmente respaldados por fatos e mais comumente escritos por pessoas com experiência (e cargos) na área de interesse. Verifique com o jornal local o tamanho apropriado desse tipo de artigo (número de toques, de linhas), que pode variar.

Carta para o editor

As cartas para o editor são enviadas em resposta a um artigo de uma edição anterior e podem ser usadas para oferecer uma perspectiva alternativa ou para apoiar as visões expressas no artigo original. Faça uma carta sucinta (idealmente menos do que 300 palavras). Se você enviar por e-mail, não mande como anexo, inclua a carta como parte integrante da própria mensagem. A maioria dos jornais não abre anexos que não tenham sido solicitados.

De olho na segurança

Manual do bom pedestre

Crianças tornam-se fiscais do trânsito dentro e fora da escola.

Atividades diminuem o número de acidentes e melhoram a convivência em grupo

Pedestres conscientes estão revolucionando o dia-a-dia dos colegas, pais e professores. De olho na segurança e bem-estar da comunidade, alunos da Escola Municipal Rio Negro, no bairro Sítio Cercado, em Curitiba, viraram fiscais – mostrando a importância de se obedecer as regras de trânsito e de comportamento, seja na rua ou na escola.

Emanuely Marcelino dos Santos, Gleison Oliveira de Lara, Douglas Moreira de Souza, Luan Felipe dos Anjos Orge, Luiz Gustavo Miguel Lopes, Michelle Viana de Oliveira e Denise de Melo Gonçalves, todos com 9 anos, exceto Douglas, com 8, estudam na 3.ª série e, junto com outros colegas da turma, já fizeram mais de dez palestras para os alunos da Rio Negro.

"A professora perguntou o que a gente pode fazer para melhorar o trânsito", conta Emanuely. Com base nessa pergunta, eles mostram aos amigos como adotar um bom comportamento na rua e também em sala de aula. "Viramos fiscais e monitores da escola", anima-se Gleison.

Multas

Eles criaram cartazes e demarcaram os corredores da escola com faixas amarelas – orientando a direção em que as pessoas devem circular. "Tem que andar sempre pela direita", explica Luiz. Quem não obedecer, leva multa. "A gente escreve o nome do aluno num papelzinho e entrega para a professora", revela Denise.

Quem correr pelo pátio ou corredor também é multado. "Mas os mais velhos não respeitam muito a gente", reclama Douglas. Afinal, além das palestras, existem outras atividades: jogos, brincadeiras e teatro para alertar os alunos sobre o tema.

E a turminha conta ter ficado mais esperta com relação à sua própria segurança no trânsito e à dos parentes. "Sempre digo para o meu pai colocar o cinto de segurança", garante Luan.

É importante também olhar para os



Alunos da Escola Municipal Rio Negro aprendem a importância de ser um bom pedestre.

dois lados antes de atravessar a rua e sempre na faixa de pedestres. Mesmo assim, muitos motoristas não respeitam, dirigindo em alta velocidade perto do colégio. "Eu quase fui atropelada. Estava na calçada e um carro passou bem perto de mim", exemplifica Michelle.

O ideal, de acordo com Alessandra França, coordenadora do Programa Criança Segura Pedestre, da organização não-governamental Criança Segura – Safe Kids Brasil, seria que as crianças fossem acompanhadas à

escola por adultos, mas muitas vezes isto não acontece. Daí a necessidade de se educar para o trânsito. "Tem escolas que reduziram em 100% o número de atropelamentos e muitos pais viraram voluntários", aponta.

JOÃO ROSSO MARINI

→ Confira no site <www.gazetadopovo.com.br/gazetinha> as 30 regras criadas pelos alunos da Escola Municipal Rio Negro para uma boa convivência na escola, baseadas nas leis do trânsito. Acesse também <www.criancasegura.org.br>.

TRÂNSITO



Em 2002, foram atropeladas 391 crianças, de até 14 anos, em Curitiba.

ONG premia iniciativas na prevenção de acidentes

Escolas receberam apostilas, vídeos e orientação da organização Criança Segura

A ORGANIZAÇÃO NÃO-GOVERNAMENTAL (ONG) Criança Segura premiou ontem as escolas, professores e alunos que se destacaram durante a campanha de prevenção de acidentes promovida durante o ano pela entidade. Doze escolas de Curitiba se mobilizaram para conscientizar a comunidade sobre os riscos no trânsito. As instituições de ensino receberam apostilas, fitas de vídeo e orientação da ONG. Com isso, puderam desenvolver iniciativas próprias para transformar a segurança num tema bem compreendido pelos estudantes.

Informações do Siate indicam que 391 crianças, de até 14 anos, foram atropeladas em Curitiba, em 2002. Esse dado serviu como ponto de partida para a instalação do programa de prevenção. "Colocamos os pontos de atropelamento num mapa e verificamos

que a maior parte se concentra nas redondezas das escolas", conta a coordenadora regional da Criança Segura, Alessandra França. A ONG selecionou oito escolas em áreas de risco, onde foram registrados mais acidentes, para fazer parte do projeto. Além disso, outras quatro instituições que participaram de atividades da entidade em 2002, continuaram o trabalho neste ano.

A Escola Municipal Leonor Castellano, no Boqueirão, foi premiada por ter se destacado na aplicação do projeto de segurança no trânsito. A diretora do colégio, Nádia Zeni de Sá, diz que o principal fator para o sucesso da iniciativa foi o empenho contínuo dos professores. "Cada turma tinha pelo menos uma atividade por semana sobre trânsito", destaca.

Parte 7 – ADEQUAÇÕES, MODIFICAÇÕES OU MELHORIAS DO MEIO AMBIENTE

Porque adequar, modificar ou melhorar o meio ambiente?

A circulação de pedestres constitui situação de conflito com os veículos. As travessias devem ser concentradas e organizadas de modo a diminuir os riscos, evitando a dispersão da atenção dos condutores. A escolha da localização e o arranjo das passagens de pedestres são resultado de estudo aprofundado. Da mesma forma, os locais de concentração e circulação de pedestres merecem atenção especial. Assim, e porque as crianças são pedestres potenciais, a sinalização, redutores de velocidade, calçadas deve ser uma prioridade dos órgãos de trânsito.

A educação das crianças e responsáveis, o cumprimento das leis, a atenção da mídia se destacam como aspectos importantes que o Programa pode desenvolver. O outro foco a ser desenvolvido pelo Programa contempla a implementação de mudanças que incluem o desenvolvimento de novos projetos e de melhorias no meio ambiente.

Para participar deste trabalho, convide engenheiros de tráfego e/ou especialistas de trânsito. Envolver pessoas com experiência é fundamental para eficientemente se desenvolver a proposta de melhorias ambientais.

Cada comunidade exhibe características peculiares e os ambientes locais variam muito, e é justamente essa singularidade que atua como elemento complicador para se estabelecer uma mesma solução para todos. Existe uma gama de medidas e dispositivos que podem ser utilizados, permitindo diferentes resultados, e que podem ser os melhores se forem acertadamente escolhidos para a situação. Uma medida adotada sem uma avaliação detalhada pode não surtir os efeitos esperados e pode até gerar novas situações de risco. Por exemplo, um semáforo para travessia de escolares pode induzi-los a atravessar a via com desatenção ao movimento dos veículos, por confiarem que os condutores sempre respeitarão o sinal. Nesse caso, se o comportamento dos condutores não for adequado, porque a colocação do semáforo não era a medida mais indicada, justamente pela existência de travessia de escolares concentrada apenas nos períodos de entrada e saída de alunos, a quantidade de atropelamentos nesse local pode aumentar. Assim, dispositivos eficazes para determinadas situações podem não surtir o mesmo efeito para outras.

Muitas vezes, medidas simples e de baixo custo podem solucionar um problema com melhores resultados do que medidas complexas e de alto custo. Deve-se recorrer a uma combinação de conhecimentos a respeito do local, com experiência técnica e julgamento cuidadoso para se optar por uma medida apropriada ou por uma combinação de medidas.

Na busca da solução adequada para cada caso e, portanto, das medidas a serem adotadas, preliminarmente, se conscientizar sobre os princípios da sinalização de trânsito e como aplicá-los com eficácia.

**Lei 9.503/97 - CTB
Art. 90 Parágrafo
1º - O órgão de
trânsito com
circunscrição sobre
a via é responsável
pela implantação da
sinalização,
respondendo pela
sua falta,
insuficiência ou
incorreta
colocação.**

Legalidade +	<ul style="list-style-type: none"> • Estar de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resoluções do CONTRAN.
Suficiência +	<ul style="list-style-type: none"> • Não confundir quantidade com qualidade, pois o excesso dilui a importância dos sinais. • Permitir fácil percepção do que realmente é importante.
Padronização +	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir, sempre, um padrão, preestabelecido, ou seja, situações iguais são sinalizadas da mesma forma.
Clareza +	<ul style="list-style-type: none"> • Transmitir mensagens que são fáceis de compreender.
Precisão e confiabilidade +	<ul style="list-style-type: none"> • Ser precisa, confiável, pois o conteúdo corresponde as situações existentes. • Ter credibilidade, pois as restrições são justificáveis.
Visibilidade e legibilidade +	<ul style="list-style-type: none"> • Pode ser vista a distância necessária, bem como poder ser lida em tempo hábil para a tomada de decisão, sem manobras bruscas.
Atualidade +	<ul style="list-style-type: none"> • Acompanhar a dinâmica do trânsito, sendo adequada a cada nova realidade.
Manutenção e conservação =	<ul style="list-style-type: none"> • Estar permanentemente limpa, bem fixada e visível, sob quaisquer condições meteorológicas e de iluminação.
Eficácia da Sinalização	Compreensão, aceitação e respeito por parte do usuário.

Fonte: “Sinalização de Áreas Escolares” – DENATRAN - 2000

Conheça algumas medidas básicas que vão ajudar você quando estiver trabalhando com profissionais de trânsito na elaboração do documento a ser encaminhado ao poder público.

RECOMENDAÇÕES PARA MELHORAR AS CALÇADAS

Engº Philip Anthony Gold

Consultor do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID

As recomendações apresentadas resumidamente no presente item têm como objetivo estimular qualquer pessoa interessada em melhorar as calçadas da sua cidade a se conscientizar das reais condições das calçadas e identificar possíveis ações efetivas de melhoria.

Conhecer o estado atual das calçadas da cidade

O estado real das calçadas pode ser melhor conhecido vivendo a experiência dos pedestres, ou seja, caminhando nas calçadas em áreas típicas e registrando parâmetros de qualidade. Pesquisas amostrais podem ser realizadas e os resultados posteriormente expandidos estatisticamente para se demonstrar uma visão global das calçadas da cidade, e o custo de colocar todas as calçadas em ordem.

Conhecer os acidentes ocorridos de quedas e tropeços de pedestres nas calçadas

Levantamentos nos hospitais e prontos socorros principais podem gerar dados sobre a ocorrência de quedas e tropeços. Entrevistas com as pessoas acidentadas podem levar à identificação de trechos e situações críticas de calçadas.

Definir metas de padrões desejáveis de calçadas

Após retratar o estado atual das calçadas, podem-se definir metas realistas a serem perseguidas, em termos de fluidez, conforto e segurança, para as diferentes categorias de vias e áreas da cidade.

Definir responsabilidades, modificando a legislação se necessário

É desejável definir claramente as responsabilidades atuais da prefeitura e dos proprietários dos imóveis com frentes para as calçadas e como essas responsabilidades funcionam na prática. Posteriormente, podem-se modificar essas responsabilidades visando mais efetividade na construção e manutenção de calçadas de boa qualidade. Políticas alternativas podem ser identificadas e avaliadas. Há exemplos de prefeituras que fornecem material de construção

para o munícipe construir ou adequar seu trecho de calçadas. Há outros exemplos de prefeituras assumindo inteiramente a responsabilidade pelas calçadas em determinadas vias da cidade. Em alguns casos a prefeitura poderia construir a calçada, deixando a sua manutenção sob responsabilidade do munícipe proprietário.

Informar os responsáveis das suas responsabilidades

Às vezes um simples aviso, distribuído aos munícipes, informando as suas responsabilidades, pode resultar em melhorias significativas.

Monitorar/Fiscalizar o cumprimento das responsabilidades

Como em qualquer assunto de responsabilidade torna-se necessário monitorar e fiscalizar o cumprimento. A prefeitura pode criar uma equipe permanente de monitoração da qualidade das calçadas, vistoriando periodicamente todas as ruas da cidade e cadastrando os problemas. Municípios com calçadas inadequadas podem ser notificados.

Identificar fontes de recursos financeiros para melhorar as calçadas

Como as calçadas fazem parte da via pública, qualquer verba destinada a obras viárias poderia ser utilizada, pelo menos parcialmente, para construção, adequação e melhoria de calçadas. Como melhoria de calçadas significa mais segurança viária e menos acidentes, o dinheiro arrecadado de multas de trânsito poderia ser destinado a essa finalidade. Melhoria de calçadas significa ainda melhor saúde pública, mais pessoas na rua (especialmente idosas), o que poderá gerar mais comércio. Eventualmente, as áreas de saúde e comércio poderiam financiar melhorias.

Montar uma campanha pública de estímulo de melhoria das calçadas

Uma campanha pública pode estimular a população em geral a manterem melhor às calçadas e atrair comerciantes a patrocinar projetos locais de melhoria.

Fazer uma “limpeza” geral das calçadas

Da mesma forma que as prefeituras realizam atividades de tapa-buraco nas vias para veículos, poderia haver uma atividade semelhante em calçadas.

Fonte: Texto extraído Nota Técnica “Melhorando as Condições de Caminhada em Calçadas” (item 14 e 15 p.20).

OUTRAS MEDIDAS SUGERIDAS QUE TERÃO

IMPACTO NA SELEÇÃO DAS MELHORIAS DO MEIO AMBIENTE

Eng^a Rosângela Maria Battistella

Gerente de Engenharia de Trânsito da URBS S.A. - Curitiba/PR

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

MEDIDA	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	DESVANTAGENS
Faixa de Travessia de Pedestres	Regulamentam o local de travessia de pedestres.	A área para os pedestres fica melhor definida.	Pode resultar em falso senso de segurança.
Faixa de Travessia de Pedestres Elevada	Faixa de travessia de pedestres no nível da calçada.	O pedestre não necessita descer da calçada para atravessar a via e o fato de fazê-la no mesmo nível, mais alto em relação aos veículos, proporciona maior segurança.	Não deixa de ser uma "lombada física" para os veículos.
Linhas de estímulo à redução de velocidade	São uma seqüência de faixas de retenção (faixas transversais à via).	Se executada com material extrudado, tem uma espessura de 3,00 mm, que causa o efeito de sonorizador e alerta o motorista para um ponto crítico.	Nem sempre são respeitadas pelos motoristas, por serem apenas sinalização horizontal, sem poder de regulamentação. Portanto, sempre devem estar acompanhadas de placas de regulamentação de velocidade.
Ilhas de canalização envolvendo obstáculos na pista	Quando existe um obstáculo (tipo uma árvore centenária, por exemplo), em uma via e que não dá p/ ser retirado, faz-se uma calçada em volta.	Protege o obstáculo e o motorista (de bater no obstáculo) e em alguns casos, acaba também servindo de refúgio para o pedestre.	Tem que ser muito bem sinalizado porque senão pode acarretar acidentes.
Ilhas de canalização e refúgio para pedestres	Calçada feita no eixo (ou não, pode ser deslocada do eixo) da via, para refugio do pedestre e possibilitar a travessia em etapa.	Proporciona maior segurança ao pedestre, na medida em que este faz a travessia da via em etapa e fica aguardando em posição mais elevada.	Tem que ser muito bem sinalizado senão pode gerar acidentes.
Alterações nas características do pavimento	Pode ser para travessia de pedestres, ciclovias ou faixa exclusiva para determinado tipo de veículos (por exemplo, ônibus).	Consiste em mudar a cor do pavimento ou a textura para aquela determinada faixa de circulação.	Quando é executada com tinta, deve-se atentar para que a mesma seja antiderrapante, para não ocasionar acidentes.
Rotatória	Canteiro em forma de círculo, construído no cruzamento de vias para organizar a circulação no local.	Prioriza a circulação dos veículos, sem a necessidade de semáforo.	Deve-se atentar para o volume de tráfego das vias em questão, pois a rotatória pode não atender à capacidade da via e o tráfego não fluir adequadamente. Também é prejudicada à travessia de pedestres, uma vez que o veículo que circula pela rotatória tem preferência de tráfego e não pára, ficando difícil para o pedestre fazer a travessia.
Lombada Eletrônica	Equipamento eletrônico que entre outras funções: controle de velocidade, contagem volumétrica de veículos.	Não é um redutor físico, portanto não agride a via, nem os veículos e proporciona maior segurança na travessia de pedestres.	Equipamento com custo elevado e necessidade de infra-estrutura de apoio e manutenção constante.

MEDIDA	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	DESVANTAGENS
Radar	Equipamento eletrônico que entre outras funções: controle de velocidade, contagem volumétrica de veículos.	Não é um redutor físico, portanto não agride a via, nem os veículos e proporciona maior segurança na travessia de pedestres.	Equipamento com custo elevado e necessidade de infra-estrutura de apoio e manutenção constante.
Avanço de Semáforo	Equipamento eletrônico que tem como funções: controle de velocidade, contagem volumétrica de veículos.	Não é um redutor físico, portanto não agride a via, nem os veículos e proporciona maior segurança na travessia de pedestres.	Equipamento com custo elevado e necessidade de infra-estrutura de apoio e manutenção constante.
Dispositivo de proteção contínua	São elementos colocados de forma contínua e permanente ao longo da via.	Evitar que veículos e / ou pedestres transponham determinado local.	

SINALIZAÇÃO VERTICAL

MEDIDA	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	DESVANTAGENS
R – 19 	Placa de regulamentação de velocidade máxima permitida na via.	Poder de autuação.	Nem sempre é respeitada pelos motoristas.
R – 4a R – 4b 	Placa de regulamentação de sentido de circulação.	Poder de autuação.	Nem sempre é respeitada pelos motoristas.
R – 26 	Placa de regulamentação de sentido de circulação.	Poder de autuação.	Nem sempre é respeitada pelos motoristas.
R – 3 	Placa de regulamentação de sentido proibido.	Colocada frontalmente ao motorista, fica claro o sentido que esta não pode fazer.	Desrespeito em determinados horários (de menor fluxo) o que pode acarretar acidentes.
R - 2 	Placa de regulamentação de preferencial.	Quando utilizada corretamente, como em rótulas, faixas de aceleração, etc, o motorista não precisa parar e sim somente reduzir a velocidade e se certificar se pode avançar ou não com segurança.	Às vezes é implantada indevidamente, em locais em que melhor seria a utilização da placa R1, de parada obrigatória.
A – 15 	Placa de advertência de parada obrigatória à frente.	Adverte de uma situação de parada obrigatória adiante.	Nem sempre é respeitada pelos motoristas.
A – 26a 	Placa de advertência que regulamenta o sentido da via transversal.	É a placa que regulamenta as vias de sentido único.	Nem sempre o motorista entende o seu significado.

EQUIPAMENTOS MEDIDORES ELETRÔNICOS DE VELOCIDADE

Lúcia Maria Brandão

Texto extraído do livro **Medidores eletrônicos de velocidade. Uma visão da engenharia para implantação. Manual teórico-prático.**

Curitiba: Perkons S.A., 2006.

LOMBADA ELETRÔNICA

Características Básicas: Projeto de engenharia e sinalização no local de instalação; Estrutura ostensiva do tipo pórtico ou totem; Conjunto de lâmpadas sinalizadoras; Display marcador de velocidade; Capacidade de monitoramento geral; Registro automático de imagens e dados.

Aplicação: Adequada para quaisquer tipos de via – rodovia, expressa, arterial, coletora ou local - em locais que necessitem de fiscalização permanente para assegurar a circulação de veículos dentro do limite máximo de velocidade regulamentado.

A estrutura ostensiva da lombada eletrônica contribui para condicionar os condutores a respeitar a velocidade, sendo especialmente indicada para áreas com restrição de visibilidade e de conflito pedestres x veículos.

BANDEIRA

Características Básicas: Projeto de engenharia e sinalização no local de instalação; Estrutura ostensiva em semi-pórtico; Lâmpada piscante sinalizadora; Capacidade de monitoramento geral; Registro automático de imagens e dados.

Aplicação: Adequada para rodovias, trechos expressos e vias arteriais, em locais que necessitem de fiscalização permanente para condicionar os condutores a uma velocidade segura estabelecida. Indicada para áreas de circulação intensa de veículos e com restrição de visibilidade.

PARDAL

Características Básicas: Projeto de engenharia e sinalização no local de instalação; Estrutura discreta; Capacidade de monitoramento geral; Registro automático de imagens e dados.

Aplicação: Adequado para rodovias, vias expressas e vias arteriais e vias arteriais, em locais que necessitem de fiscalização permanente em grandes extensões, evitando significativa variância de velocidade na corrente de tráfego.

RADAR MÓVEL/ESTÁTICO

Características Básicas: Estrutura discreta, instalada em tripé, veículos ou sobre pontes e passarelas; Capacidade de monitoramento geral; Registro automático de dados, com ou sem captura de imagens.

Aplicação: Adequado para rodovias, trechos expressos e vias arteriais, em locais e períodos que necessitem de fiscalização eventual do respeito à velocidade regulamentada.

RADAR PORTÁTIL

Características Básicas: Estrutura discreta; Capacidade de monitoramento seletivo; Modelo com ou sem captura de imagens.

Aplicação: Adequado para rodovias, trechos expressos e vias arteriais, em locais e períodos que necessitem de fiscalização eventual do respeito à velocidade regulamentada. Sua operação exige a presença da autoridade de trânsito ou de seu agente.

As tecnologias de detecção podem variar entre um e outro tipo de equipamento. Os detectores intrusivos (espiras em loop instalados sob o pavimento) são usuais nas instalações fixas, mas outros métodos podem também ser usados. Nas instalações estáticas, móveis e portáteis, são mais comuns os equipamentos de radar (que detectam e medem velocidades com base na reflexão de ondas eletromagnéticas e no chamado efeito Doppler). Neste campo, novas tecnologias surgem ou amadurecem a cada dia.

Resumo

LOMBADA ELETRÔNICA	BANDEIRA	PARDAL	RADAR
Rodovias, trechos expressos, vias arteriais, coletoras e locais para condicionar os condutores a respeitar a velocidade, sendo especialmente indicada para áreas com restrição de visibilidade e de conflito pedestres x veículos.	Rodovias, trechos expressos, vias arteriais, para condicionar os condutores a uma velocidade segura estabelecida. Indicada para áreas de circulação intensa de veículos e com restrição de visibilidade.	Rodovias, trechos expressos, vias arteriais, para locais que necessitem de fiscalização permanente em grandes extensões, evitando significativa variância de velocidade na corrente de tráfego.	Rodovias, trechos expressos, vias arteriais, para locais e períodos que necessitem de fiscalização eventual do respeito à velocidade regulamentada.

Parte 8 – AVALIAÇÃO DO PROGRAMA

É importante que se faça avaliação no desenvolver de todo o programa. A avaliação deve ser objetiva e funcionar como uma espécie de diagnóstico completo. Sua finalidade é preventiva e profilática, pois, quando verificados antecipadamente, os problemas ou os erros de estratégias podem ser mais facilmente resolvidos ou controlados antes que produzam resultados negativos.

Com a avaliação você conseguirá monitorar e registrar todas as ações principalmente na identificação de melhorias na segurança das crianças como pedestres.

Existe uma diversidade de nomenclaturas para as diferentes fases e formas de avaliação. Para este Guia, trataremos de duas abordagens: a **avaliação de processos** e a **avaliação de resultados**.

Avaliação de Processo

Após a fase de planejamento, inicia-se a fase da implementação das ações na busca dos objetivos estabelecidos. A execução de um Programa, por melhor que tenha sido planejado, é um processo freqüentemente turbulento devido a uma série de adaptações oportunas. Essa “turbulência” exige que criemos mecanismos de compreensão dos fatos e fenômenos sociais que venham a ocorrer e que determinam adequações ao plano inicial, sem perder de vista a missão e os princípios valorizados no Programa.

Nesta fase do Programa, a avaliação é denominada avaliação de processo, que compreende, além do monitoramento contínuo das atividades, a reflexão freqüente sobre as dinâmicas interna e externa da equipe responsável, isto é, as relações entre os membros da equipe e sua interação com o público-alvo.

Avaliação de Resultados

Na fase intermediária, ou próxima ao final de um Programa, faz-se avaliação de resultados, que analisa os benefícios proporcionados aos participantes (público-alvo, parceiros, equipe responsável, etc.) durante ou após a implementação. A avaliação de resultados requer indicadores definidos, isto é, critérios norteadores do sucesso do Programa. É fundamental que todos aqueles que participam, direta ou indiretamente, sejam ouvidos e que a metodologia utilize parâmetros quantitativos e qualitativos de resultados.

O compromisso principal da avaliação de programas está em gerar informações relevantes que ajudem à tomada de decisões para melhorar programas existentes e para orientar o desenvolvimento de futuros programas.
Desenvolvendo a Cultura de Avaliação em Organizações da Sociedade Civil,
Thomaz Chianca.

Alguns passos são importantes para se realizar a avaliação do programa. Cada passo é específico, de acordo com o foco definido para a avaliação. Dar o foco à avaliação significa pensar e decidir sobre um conjunto de fatores que compõem o processo. Implica fazer escolhas baseadas na análise profunda das necessidades que levaram ao ato de avaliar. Desta decisão, virão o tipo de avaliação a ser feita, a quem será útil, os objetivos, os responsáveis por sua execução e suas atribuições.

No quadro a seguir, apresentamos um menu de opções com suas características, bem como um roteiro de perguntas que ajudam a escolher o tipo de avaliação a ser feita.

TIPO DE AVALIAÇÃO	MOTIVO	QUEM FAZ	PAPEL DO AVALIADOR	PERGUNTAS ORIENTADORAS
Avaliação de Processo	Descobrir o que funciona, o que não, e melhorar o processo de implementação.	Pessoa(s) do próprio programa contando com eventual ajuda de especialista.	Facilitar o processo e assegurar a melhoria do programa.	Como todos os participantes estão percebendo o Programa? Quais os pontos fortes e fracos das atividades do dia-a-dia do Programa? Como o processo de implementação pode ser melhorado? Qual a quantidade de voluntários que participaram? Quais e quantas reportagens/artigos foram veiculados? Qual a quantidade de material distribuído?
Avaliação de Resultados	Descobrir se as atividades desenvolvidas ou o Programa como um todo realmente provocou mudanças na vida das pessoas (público-alvo).	Pessoa(s) do próprio programa contando com eventual ajuda de especialista. Dependendo da complexidade, um avaliador externo é recomendado.	Facilitar a definição de indicadores de resultados junto aos parceiros interessados e público-alvo.	Os resultados previamente estabelecidos estão sendo cumpridos? Quais efeitos têm o Programa sobre os envolvidos? Quais são nossos indicadores de resultados? Que fatores podem ter contribuído para redução nas lesões de pedestres nos locais identificados ou na comunidade como um todo? O que foi aprendido com as atividades do evento mobilizador? Quais os fatores foram mais efetivos para melhorar a segurança do pedestre?

Dicas Práticas

Para que o trabalho seja proveitoso, sugerimos que:

- os envolvidos na avaliação conheçam e compreendam profundamente a evolução, os propósitos e as expectativas a curto, médio e longo prazo;
- cada parceiro interessado em participar da avaliação deverá envolver-se e conquistar a confiança do público, ao tentar resolver eventuais problemas de percurso;
- todos os envolvidos na avaliação seja informada constantemente dos procedimentos;
- haja constante interação entre quem está fazendo a avaliação e a coordenação do Programa;
- todos estejam abertos às mudanças e à aprendizagem decorrentes da avaliação;
- devem ser definidos claramente os objetivos, passos e prazos da avaliação e os papéis a serem desempenhados.
- tenha sempre em mente que os maiores interessados na avaliação são todos os parceiros. Portanto, é importante que todos participem das decisões a serem tomadas no momento de uma necessária correção de itens do planejamento;
- a avaliação de processo deve ser bastante dinâmica, não sendo indicado perder tempo com a elaboração de relatórios. Reuniões ou seminários são as formas mais adequadas para discutir e utilizar os resultados da avaliação;
- o público-alvo e os patrocinadores precisam ser informados sobre os novos rumos do Programa. Isso contribui para seu engajamento nos próximos passos e a gerar credibilidade à avaliação;
- avalie o sistema de avaliação, para que este possa ser melhorado na obtenção dos objetivos;
- na avaliação de resultados além de ser informado por meio de relatório, o patrocinador deve ser convidado para uma sessão de apresentação dos resultados;
- compartilhe os resultados com parceiros da comunidade. As pessoas ou instituições que não participaram até então podem, a partir daí, se envolver em uma outra fase do Programa.

Erros Comuns

- a falta de transparência e clareza nos critérios usados para a escolha das pessoas de avaliação, provocando mal-entendidos e desconfiança;

- a não-socialização dos objetivos da avaliação entre todos os participantes da avaliação, o que pode gerar frustração e desmotivação;
- a ausência de um entendimento comum dos conceitos teóricos, o que leva o grupo a perder tempo em discussões sobre o significado desse ou daquele termo;
- a utilização da avaliação como fonte de poder dentro do Programa. Nesse caso o coordenador indica pessoas de sua estrita confiança para manipular as informações de acordo com os seus interesses;
- o descomprometimento das pessoas que se propõem a compor a equipe, que não checam sua real disponibilidade de tempo para participar do trabalho e acabam tumultuando o processo ao longo de seu desenvolvimento;
- a falta de alternativas criativas para superar eventual escassez de recursos.



LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

QUAIS AS PRINCIPAIS NORMAS DE TRÂNSITO PARA O PEDESTRE, CICLISTA E OCUPANTES DE VEÍCULOS?

Lei nº 9.503 – 22 de setembro de 1997
CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Pedestres e Condutores de Veículos NÃO MOTORIZADOS

Art. 68 É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69 Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, à distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinqüenta metros, observadas as seguintes disposições:

I onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70 Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo Único Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71 O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Sinalização

Art. 85 Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Penalidades

Art. 267 Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

Crimes

Art. 298 São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

VII sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Art. 302 Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor.

Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo Único No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

II praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

Art. 303 Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas – detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo Único Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

CICLISTAS

Das Normas Gerais de Circulação e Conduta

Art. 58 Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo Único A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com a ciclofaixa.

ver Art. 255
do CTB.

Art. 59 Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Dos Pedestres e Condutores de Veículos Não Motorizados

Art. 68 É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

Parágrafo Único O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equiparase ao pedestre em direitos e deveres.

Da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito.

Art. 105 São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

VI para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

ver Resolução do
CONTRAN nº 046
de 21/05/98 –
Equipamentos
obrigatórios para
bicicletas.

OCUPANTES DE VEÍCULOS – PASSAGEIROS

Mais da metade das internações por Acidentes de Trânsito refere-se aos casos que os pacientes eram ocupantes (condutores ou passageiros) dos veículos. O risco de lesões não intencionais pode ser reduzido em até 71% dos casos em que as crianças sejam transportadas de maneira correta, ou seja, em cadeirinhas e assentos de segurança adequados ao peso e idade das mesmas.

A maneira como a criança viaja no carro pode ser tão importante quantos fatores externos tais como velocidade do veículo e condições da estrada. Viajar sem proteção é o grande fator de risco para a morte e lesões entre crianças ocupantes de veículos. Se o pequeno passageiro tem até 4 anos de idade e está viajando sem proteção, ele corre duas vezes maior risco de morrer ou se machucar do que se estivesse viajando com proteção.

A melhor proteção para as crianças é o uso de cadeiras e assentos de segurança para veículos. Entretanto, vale salientar que não basta comprar um desses artigos para garantir a segurança da criança. A forma como são usadas interfere diretamente na eficácia deles. A maioria das crianças que estão em cadeiras e assentos de segurança é colocada incorretamente.

Para conduzir as crianças de forma segura no veículo, leia mais no site www.criancasegura.org.br.

Das Normas Gerais de Circulação e Conduta

Art. 64 As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

RESOLUÇÃO Nº 15/98

Dispõe sobre o transporte de menores de dez anos e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

CONSIDERANDO ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros, menores de dez anos; resolve:

Art. 1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.

§ 1º Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de menores de dez anos poderá ser realizado neste banco, observadas, rigorosamente, as normas de segurança objeto do caput deste artigo.

§ 2º Na hipótese do transporte de menores de dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquele de maior estatura no banco dianteiro, observadas as demais disposições desta Resolução.

Art. 2º As excepcionalidades constantes nesta Resolução não se aplicam ao transporte remunerado de menores de dez anos em automóveis.

Art. 3º Fica proibida a utilização de dispositivos no cinto de segurança que travem, afrouxem ou modifiquem, de qualquer forma, o seu funcionamento normal.

Art. 4º O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas sanções previstas nos arts. 167 ou 168, do Código de Trânsito Brasileiro, de acordo com a infração cometida.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as Resoluções 611/83 e 720/88.



SITES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

www.perkons.com.br/crianca.segura/crianca.segura.htm - apresenta o **Programa CRIANÇA SEGURA Pedestre** realizado em Curitiba e disponibiliza jogos divertidos para educação infantil.

www.educacaoetransito.com.br criado para educadores, profissionais e entidades do setor. Oferece um conteúdo abrangente sobre comportamento e educação do setor. Oferece um conteúdo abrangente para alunos de 1º a 4º série – Ensino Fundamental – aplicável no dia-a-dia de pedestres, motoristas e passageiros.

www.cetsp.com.br

Página da **Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo**. Trata de projetos e atividades de trânsito, indicando estratégias e diretrizes de ação municipal.

www.abraspesp.org.br

Associação Brasileira de Pedestre em São Paulo que trata das questões do pedestre, legislação, comportamento, etc.

www.monica.com.br/institut/transito

Portal da Turma da Mônica – histórias em quadrinhos com o tema trânsito, sugestões de jogos, exercícios. Mauricio de Sousa, também criador da frase mote da campanha “Segurança no Trânsito - Carinho por Você”.

www.canalkids.com.br/cidadania/transito

Portal do **Canalkids** com dicas, testes, filmes de trânsito, cidadania e meio ambiente.

www.ceatnet.com.br

Centro de Estudos Avançados de Trânsito, instituição voltada à pesquisa e a educação de trânsito.

www.goldprojects.com

Gold Projects Planejamento e Representações – empresa de assessoria e consultoria nas áreas de transporte, trânsito e desenvolvimento de recursos humanos.

www.movimentopermanente.com.br

Movimento Permanente para Diminuição os Acidentes de Trânsito e Transporte – trata-se de um esforço de mobilização nacional e organização de uma grande rede permanente, com vistas a diminuição dos acidentes de trânsito.

www.transriver.com.br/segura.htm

Transriver – transporte de criança com programas para a segurança do trânsito.

www.transportes.gov.br/Pare

Ministério dos Transportes - PROGRAMA PARE - Pela Paz no Trânsito dicas de segurança. Cuidados nos principais itens de segurança do veículo como freios, pneus.

www.estradas.com.br

Portal de rodovias do Brasil. Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, Ministério dos Transportes do Brasil e outros.

www.der.mg.gov.br

DER/MG - Programa de educação e segurança no trânsito do DER/MG - o Programa SOS TRÂNSITO - Um Projeto de Vida - implementado pelo órgão.

www.abramet.org

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – é uma entidade médica sem fins lucrativos de promoção de pesquisas científicas e informações relativas à saúde do motorista e segurança de tráfego.

www.detran.pe.gov.br

Programas Educativos - motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres, folhetos informativos sobre as regras de segurança no trânsito.

www.detran.rn.gov.br

DETRAN/RN - Procedimentos para o bem-estar, paz e segurança no trânsito dos cidadãos.

www.rio.rj.gov.br/cetrio

CET RIO – Secretaria Municipal de Transporte do Rio de Janeiro.

www.itamaraca.com.br

Itamaracá Transportes - Campanha Segurança no Trânsito (motoristas, usuários e comunidades)

www.detran.sp.gov.br

Cidade Mirim de Trânsito Policiais Militares orientam as crianças nos aspectos primordiais da segurança no transito, a forma correta e o processo da educação no trânsito.

www.detran.rj.gov.br

DETRAN-RJ Campanhas permanentes de segurança no trânsito a que se refere o art. 75 do Código de Trânsito Brasileiro

www.institutodeengenharia.org.br

Instituto de Engenharia Os meios de transporte, dentro da qual o transporte público, a segurança no trânsito e a qualidade de vida tenham prioridade efetiva.

www.tectran.com.br

Tectran Pedestres; Comerciantes; Empresários. Direitos: Facilidade para circular; Segurança no trânsito; Condições para estacionamento e parada.

www.datacity.com.br/legislacao

Datacity - Soluções integradas para o Trânsito Integração ao sistema nacional de trânsito. Projeto Educação e Segurança no Trânsito.

www.unb.br

ANPET Associação Nacional de Pesquisas e Ensino em Transportes - Projeto de Ensino de Trânsito nas Escolas; Inspeção Veicular; SEDUTRAN Concurso de Trânsito; Comissão de Segurança no Trânsito de Campinas;

www.fhwa.dot.gov

FHWA - Federal Highway Administration (US)

www.imsasafety.org

IMSA – International Municipal Signal Association (US)

www.isev.com.ar

Instituto de Seguridad y Educación Vial (AR)

www.irf.org

IRF – International Road Federation (US)

www.ite.org

ITE – Institute of Transportation Engineers (US)

www.itsa.org

ITS America – Intelligent Transportation Society of America

www.itsinternational.com

ITS Internacional

www.nema.org

NEMA – National Electrical Manufacturers

www.nhtsa.dot.org

NHTSA – National Highway Traffic Safety Administration

www.ntcip.org

NTCIP – National Transportation Communications ITS Protocol (US)

www.race.es

Seguridad Vial Race (ESP)

www.tsa.cc/svc

Traffic Signal Association, Silicon Valley Chapter (US)

www.gulliver.trb.org

TRB – Transportation Research Board (US)

www.worldhighways.com

World Highways



BIBLIOGRAFIA

- ALVES, M.R. **Características epidemiológicas das vítimas fatais de acidentes de trânsito, menores de 14 anos de idade, no período de janeiro de 1995 a dezembro de 2000, no município de Curitiba.** Curitiba, 2001. Dissertação (Mestrado em Clínica Cirúrgica) – Universidade Federal do Paraná.
- BRANDÃO, L. M. **Medidores eletrônicos de velocidade.** Uma visão da engenharia para implantação. Manual teórico-prático, Curitiba: Perkons S.A., 2006.
- BRASIL, DENATRAN. Coletânea de aplicação em situações – Tipo: **Sinalização de áreas escolares.** Disponível em <http://www.denatran.org.br>. acesso em: 20 maio 2005.
- BRASIL, DENATRAN. **Código Brasileiro de Trânsito,** Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.
- FARIA, E. Q. **Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo de percepção de crianças e adolescentes.** Rio de Janeiro, 2002. Tese (Doutorado) - COOPE/URFJ.
- FLAVELL, J. H; MILLER, P.; MILLER, S.A. **Desenvolvimento cognitivo.** trad. Claudia Dornelles. 3.ed. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul Ltda, 1999.
- GALLAHUE, David L. **Compreendendo o desenvolvimento motor:** bebês, crianças, adolescentes e adultos. – 3.ed. – São Paulo: Phorte, 2005.
- GOLD, P.A. Nota Técnica: **Melhorando as condições de caminhada em calçadas,** São Paulo, 2003.
- HOFFMANN, M.H.; CRUZ, R.M.; ALCHIERI, J.C. **Comportamento Humano no Trânsito.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. 413 p.
- LIMA, Elvira Souza. **Culture revisited:** Vygotsky's ideas in Brasil. In: Anthropology & Educational Quarterly. v.26, p. 443-7. 1995.

- MAGALHÃES, L.E.R.; ORQUIZA, L.M. **Metodologia do Trabalho Científico**: elaboração de trabalhos. Curitiba: FESP, 2002. 130 p.
- MARINO, E. **Manual de Avaliação de projetos sociais**. São Paulo: Saraiva: Instituto Ayrton Senna, 2003.
- MATARUNA, L. **Imagem Corporal**: noções e definições. Revista Digital – Buenos Aires, v.10, n. 71, abril de 2004, disponível em <http://www.efdeportes.com/> acesso em 25/11/2005.
- MIRANDA, V.A.A.; CABRAL, S.D. **A circulação dos pedestres na cidade do Rio de Janeiro**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, São Paulo, v. 27, p. 51-58, 2º trimestre, 2005.
- NATIONAL SAFE KIDS CAMPAIGN, **Guia Programa Americano Safe Kids**, Washington D.C, 2000.
- PARANÁ, Secretaria de Estado da Educação. Instituto Internacional para Desenvolvimento da Cidadania. **Voluntários na Educação**. Curitiba, 2000.
- PORTO, J.M.F.; FIGUEIREDO, S.M.S.; ALMEIDA, M. **Educação pra o trânsito de 1º a 4º séries**, Curitiba: ITT, 2003.
- REDE SARAH. **Dinâmica do Atropelamento**. Disponível em http://www.sarah.br/paginas/prevencao/po/p-02_pesquisas.htm, 9 outubro 2002.
- ROCHA, J.B.A. **Comportamento perigoso de meninos no Trânsito de Belém do Pará**. Arquivos Brasileiros de Psicologia, 2001
- RODRIGUES, J. **Educação de Trânsito no Ensino Fundamental: Caminho aberto à Cidadania**; Brasília: ABDETRAN, 1999.
- ROZESTRATEN, R.J.A. – **Psicopedagogia do Trânsito – Princípios da Educação Transversal do Trânsito** para Professores do Ensino Fundamental, 2004.
- SAFE KIDS CANADÁ. **Making it Happen Pedestrian Safety**: A guide for Communities. Toronto, Canadá, 2004.
- SEBRAE – ES **Manual do Empresário**: Plano de negócios, disponível em <http://www.sebraees.com.br> , janeiro 2006.
- SEBRAE – SP **Guia do Empreendedor**: Identificação das Oportunidades, disponível em <http://www.sebraesp.com.br> , janeiro 2006.
- THIELEN, I.P. **Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba – Paraná – Brasil**. Florianópolis, 2002. 125 p. Tese (Doutorado Interdisciplinar em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Santa Catarina.
- UNESCO **Programa de Educação para a cidadania no trânsito**: Relatório 3 – Documento Final, Brasília, 2004.