

FACULDADE INTERNACIONAL DE CURITIBA

EVANDILSON DE OLIVEIRA E SILVA

RU 423493,

ACIDENTES DE TRÂNSITO EM PRIMAVERA: UMA QUESTÃO DE EDUCAÇÃO

Capanema

2012

FACULDADE INTERNACIONAL DE CURITIBA

EVANDILSON DE OLIVEIRA E SILVA

RU 423493

ACIDENTES DE TRÂNSITO EM PRIMAVERA: UMA QUESTÃO DE EDUCAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no Curso de Pedagogia a distancia da Faculdade Internacional de Curitiba, como requisito para obtenção do Título Pedagógico.

Tutor local: Eudilene Farias Lopes
Centro Associado: PAP Capanema

Capanema

2012

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho às VITIMAS FATAIS dos acidentes de trânsito já ocorridos nas cidades de Primavera e Quatipuru, assim também às suas FAMÍLIAS, especialmente aos FILHOS ÓRFÃOS dessa vitimas.

AGRADECIMENTOS

A DEUS

Por se fazer presente no dia a dia dessa jornada, encaminhando nossos passos no caminho certo, mostrando que mesmo nos momentos difíceis o aprendizado existe e é constante, que devemos tirar proveito de tudo que acontece, pois se não existisse momentos ruins não saberíamos discernir certas coisas.

À MINHA MÃE

Por dado o passo inicial dessa jornada, abrindo mão dos meus momentos de trabalho que lhe ajudaria para que eu pudesse frequentar uma escola, se não fosse por ela, talvez eu estaria vivendo dentro da roça sem nenhuma formação.

A MEU PAI

Por estar me ajudando financeiramente para arcar com as despesas que tenho na manutenção deste curso de pedagogia e outros cursos, e por tudo mais que tem me ajudado.

ÀS FAMILIAS DAS VITIMAS

Por terem me recebido e colaborado com este trabalho falando e lembrando de fatos tão doloridos e de difícil aceitação, onde se via em seus semblantes a força para comentar sem lacrimejar. A todos vocês meus sinceros agradecimentos e que Deus abraçe a seus entes queridos.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	01
2 ACIDENTES DE TRÂNSITO EM PRIMAVERA.....	02
2.1 O TRÂNSITO.....	02
2.2 AÇÕES GOVERNAMENTAIS NO MUNICÍPIO.....	06
2.2.1 Nem programas, nem projetos.....	06
2.2.2 Ação policial dentro do município: responsabilidade do Estado.....	08
2.3 A SAÚDE E O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO.....	09
2.4 A EDUCAÇÃO E O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO.....	10
2.5 A CONSCIENCIA POLITICA EM RELAÇÃO AO TRÂNSITO.....	11
2.6 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NAS ESCOLAS: podemos e devemos começar.....	13
3 METODOLOGIA.....	16
3.1 PROCEDIMENTOS DA COLETA DE DADOS.....	16
3.2 DADOS LEVANTADOS.....	17
3.2.1 Nos Órgãos Públicos.....	17
3.2.2 Com Parentes de Vitimas de Acidente de Trânsito.....	18
3.2.3 Os Acidentados.....	20
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	22
REFERENCIAS.....	25
APENDICE 1.....	26
APENDICE 2.....	27

1 INTRODUÇÃO

Nada mais importante para uma sociedade que viver em paz. Sendo que este estado é alcançado quando essa sociedade encontra equilíbrio em sua gestão com ações que notadamente fazem efeito, e trazem bem estar a todos. Com esta noção podemos nos situar diante de problemas graves que rodeiam nosso dia a dia, como é o caso do trânsito nas cidades e, como espécie de nossa pesquisa, a cidade de Primavera, no estado do Pará, onde o trânsito não tem controle algum por parte das autoridades, nas três esferas do poder administrativo, trazendo consigo uma efervescente onda de desastres e até catástrofes na vida de algumas famílias.

Muito se tem falado sobre o trânsito nas grandes cidades, sobre a violência marcante que é: condutores dirigirem de forma irresponsável e sem nenhum pudor; ainda quando os órgãos competentes, não são suficientes para coibir os abusos cometidos diariamente nas vias públicas. Trazendo o aumento desordenado de acidentes que não só trazem dor às famílias, mas também prejuízos desmedidos para toda a população com gastos na área da saúde e em muitas outras atividades que envolvem o sistema de tráfego de veículos, pessoas, cargas e animais. No entanto, pouco se tem feito para mudar as estatísticas quando o caso se dá nas pequenas cidades, como é o caso de Primavera, uma cidade de um pouco mais de dez mil habitantes, mas que morrem cerca de cinco pessoas por ano em suas vias e adjacências.

Parece pouco, mas uma só vida ceifada já é considerada uma perda muito grande, principalmente se verificarmos que os acidentes aconteceram de forma banal, e que poderiam ter sido evitados. Adiantando ainda que tudo que se processa no trânsito como um encaminhamento direcionado para a tão chamada: "Paz no trânsito", parece não passar de ensaio político, pois a afinidade e responsabilidade das autoridades responsáveis por tal tarefa parecem ser mera expectativa de solução. Onde tudo que se busca a fazer não tem prosseguimento e quando muito, não passa de distribuição de cartilhas, folders e panfletos que mais tarde vão ajudar entupir bueiros das próprias vias de trânsito.

Conflitar o poder público com a situação de forma a lhes chamar atenção de que não é só nas cidades grandes que se precisa de ação educativa no trânsito é

coisa para mais de paciência, pois não existe interesse algum nesse sentido. Talvez por não haver uma consciência prudente da população em não cobrar uma postura mais presente dos representantes do povo; talvez pela própria sociedade não se vincular com todos os efeitos que permeiam o problema; ou mesmo segundo a visão deste trabalho que é a falta de conhecimento. O que nos dedica a pensar numa tarefa razoável de educar a população tanto no tocante a seus direitos como na educação de pedestres ou condutores e/ou usuários das vias públicas.

Nos levantamentos feitos em relação a acidentes nas cidades grandes e comparando com os de Primavera, apesar de não haver dados concretos sobre a quantidade de acidentes, se verifica que a violência nesta cidade é bem maior, se compararmos a quantidade de acidentes por quantidades de pessoas que nelas habitam. Mais uma vez a preocupação e a verificação da necessidade de se fazer estatísticas dentro da própria cidade para medir o grau de violência que estamos acometidos. E de posse dos dados trabalhados poderemos concluir o quanto é primordial uma ação direta das autoridades no sentido de buscar meios suficientes para mudar o atual quadro, que aparentemente não é grave.

Na metodologia empregada e quando buscamos informações nos órgãos públicos sobre tal situação para este trabalho, as pessoas que nos receberam pareciam nos querer dizer que tais informações só seriam coisas de cidade com trânsito “pesado”, ou seja, que em pequenas cidades em que não existem grandes movimentações de fluxo de veículos, isso não era necessário ou não existiam, porém o que se denota é que as causas dos acidentes não estão ligadas diretamente ao fluxo de carros, mas como esse fluxo utiliza as vias. Pois é a consciência do condutor e dos pedestres que moralizam e ordenam o trânsito.

Por conseguinte refazer a mentalidade dos usuários em como melhor utilizar as vias publicas e como educar e reeducar os condutores e pedestres quanto aos perigos que se originam em cada curva, em cada esquina, em cada manobra, em cada ação que se toma nos logradouros é, sem dúvida, uma postura de cidadania e responsabilidade social de quem as tomar como bandeira, de tal forma que se possa envolver a sociedade local nesta luta que só vai trazer beneficio principalmente para famílias que poderiam chorar a morte de seus entes queridos, além de não

queremos mais ver estampadas em redes sociais nem em Outdoors, fotos de pessoas com dizeres de “saudades eternas”.

Alguns procedentes da legislação do trânsito encaminham para uma tomada de iniciação à educação, no âmbito das escolas, no que se refere a formação de condutores e até mesmo como multiplicadores de conhecimento nesta área. No entanto, essa prerrogativa se diz mais para o curso do nível médio, o que não se pode evidenciar que programas mais simples possam ser discutidos, analisados e colocados em prática nas diversas escolas que compõem o a rede escolar dentro do município, pois o homem como ser de desenvolvimento social deve ser balizado para sua dignidade, e isso se faz dando-lhe educação.

Não há nenhum programa de educação no trânsito nas escolas do município nem do estado, nem ao menos qualquer enfoque que busque esta noção, onde deveriam fazer parte da grade curricular das escolas de nível fundamental, para que ao menos uma vez por semana se realizasse uma ação de cidadania dentro das escolas e fora de seus muros, com propósito de se produzir consciência educacional relacionada às questões do trânsito. Ainda o que se tem conhecimento é de casos isolados de algum professor que leva o tema a questão, e somente na semana do trânsito, quando são feitas algumas dinâmicas com os alunos.

Colhendo mais informações viemos por fim mostrar que algumas famílias ainda lamentam a morte de seus entes queridos, principalmente os que ocorreram mais recentemente. Essas famílias nos propiciaram alguns momentos pra falar a respeito de como se sucedeu tais acidentes que não postulamos como fatalidade, mas que de alguma forma poderia ter sido evitado, pois todo acidente pode ser evitado, basta que tomemos as medidas necessárias para que o pior não ocorra. Então, ao concluir este trabalho tivemos mais noção sobre quanto é importante para nós futuros pedagogos levantar a bandeira da educação além dos muros escolares, nas diversas praxes didáticas que podemos agir e, principalmente quando se trata de uma forma de educação que pode salvar vidas.

2 ACIDENTES DE TRÂNSITO EM PRIMAVERA

2.1 O TRÂNSITO

Para falarmos de trânsito não podemos esquecer que por trás dele existe uma legislação específica sobre todos os aspectos que o compõe, que o define e como ele deve ser tratado dentro de suas prerrogativas. Assim, de acordo com a LEI nº 9.503, que diz respeito ao Código de Trânsito Brasileiro, de 23 de setembro de 1997, em seu Título I, que trata das disposições preliminares, reza que:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Nestes três artigos já dá pra ter uma noção clara dos direitos e deveres que norteiam a vida além dos muros de casa, além da porta de saída, além da intimidade domiciliar. Um mundo que a cada dia que se sai de casa é novo, é diversificado, é

misterioso, é desconhecido e sem o devido respeito: perigoso; podendo ser calmo ou violento, especificamente quando o assunto é trânsito, é o vai e vem, é o andar, o correr, o atravessar uma rua, é o olhar para o lado, é o encostar em alguém, é uma bicicleta que chega, um cachorro que vai, uma criança que se solta das mãos do pai ou da mãe, é uma calçada obstruída, um comerciante que ocupou um passeio, um buraco, um bueiro, uma placa no meio do caminho, uma linha encerada de uma pipa, um farol desregulado, a falta de freio, alguém que bebeu mais um pouco; enfim, dezenas de coisas que ao nosso ver parecem não ter sentido falar, mas que naquele ultimo segundo...o segundo final, faria toda a diferença.

Todas essas coisas estão claramente envolvidas dentro da definição do que é trânsito, segundo o CTB: *Art... 1º § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.* E para que possamos nos entender dentro dessa conjuntura de ações que envolvem todos esses personagens não podemos deixar de perceber que se trata de um direito publico e, portanto, precisa de aceitação ou autorização direta das autoridades competentes para quaisquer ações que se deseja tomar ou executar, porém sem deixar de evidenciar que também é um direito individual no que tange a um trânsito seguro com veremos adiante.

Portanto quando se quer tomar partido nas circunstancias que fogem ao principio do serviço publico de ser eficiente e suficiente, esbarramos nas atribuições do próprio estado de direito como se percebe no § 2º do Art. 1º: *O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.* O que dificilmente se ver empregado em toda sua responsabilidade, pra não falar em plenitude, principalmente nas ações que busquem nos dar todo esse direito.

Com essa certeza buscamos entender porque as autoridades competentes dentro de qualquer municipio, como é o caso do municipio de Primavera não buscam cumprir o que determina a legislação pertinente de acordo com que se expõe no § 5º, do Art. 1º: *Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída*

a preservação da saúde e do meio-ambiente. Evidente que poderão dizer que ainda não exista tal órgão competente dentro do município, mas até quando esperar para se tomar uma iniciativa que busque tais prioridades?

Afinal de contas, o Art. 2º, diz que: *São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.* Ou seja, todas estas vias estão dentro do espaço do município, que por sua vez dentro do Estado e, por conseguinte, dentro da União, então é um empurrando a responsabilidade para o outro? Até quando?.

Assim, torna-se imprudência também da administração pública a falta de ações que possibilite a efetiva alocação e promoção do conhecimento relativo às regras e demais regências legais do trânsito, a todos os envolvidos nesse processo de convivência social que ocorre dentro de sua área territorial. Onde precisamos sair de casa, se relacionar ao público e voltar pra casa com vida e com saúde, pois nem sempre saímos e voltamos inteiros. Sendo que é comum vermos nas vias públicas menores dirigindo, pessoas sem habilitação conduzindo veículos, pessoas embriagadas passando em alta velocidade, etc. e nenhuma ação por parte das autoridades, de qualquer esfera administrativa, é tomada; uma total falta de controle público.

2.2 AÇÕES GOVERNAMENTAIS NO MUNICÍPIO

2.2.1 Nem Programas, Nem Projetos

Sem nenhum tipo de programa e sem perspectiva de se criar um, fica um tanto quanto complicado um prognóstico para um futuro próximo em que possamos nos deparar com resultados satisfatórios de casos de acidentes, que por hora, volta e meia vem acontecendo no município, pois bebidas, pessoas inabilitadas, falta de sinalização nas vias e falta de controle público fazem de Primavera uma cidade comprometida com várias mortes resultado dos acidentes acontecidos nos últimos anos, e que sabemos, poderiam ser evitadas.

Como podemos comparar alguns dados relativos à capital do estado, Belém, na ultima tabela, do ano de 2009, quando houveram 108 mortes:

Descrição	Belém		
	2007	2008	2009
Acidentes	10.310	10.205	11.109
Feridos	3.297	3.273	3.323
Mortos	142	147	108

Fonte: Acidentes/Feridos: Sistema Integrado de Segurança Pública – SISP
Mortos: SISP/PRE/PRF/CPC Renato Chaves/Hospital Metropolitano/Clipping
OBS: Dados Sujeitos a Alteração

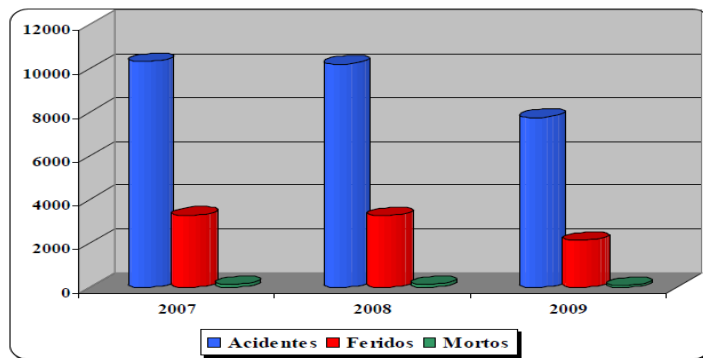


Figura 2. Percentual de Acidentes, Feridos e Mortos registrados no Município de Belém no Período de 2007 a 2009.

Com esses dados e comparando com a população entre Belém e Primavera, onde Belém possuía de acordo com o IBGE no censo de 2010 1.351.618; e Primavera 10.221 pessoas, considerando que houveram 108 mortes em Belém em 2009, e no ano passado 4 pessoas faleceram em primavera, pode se dizer que morreram em Belém 1 pessoa para cada 12.500, em média; enquanto que em primavera foram 1 para cada 2.225 pessoas. Esses números para Primavera pode ser considerado um enorme absurdo se levarmos em conta vários aspectos como o volume de veículos, o tráfego, entre outros fatores.

O pior, as autoridades sabem de todos esses problemas, mas não tomam nenhuma atitude para conter essa situação, deixando que a cidade expire noção de cidade sem lei. E diante disso, questionar as competências é algo que politicamente sobra pano para as mangas, o que faz com se reconheça o problema, mas sem solução aparente, que não se sabe o que fazer nem como ou onde começar para que se mude o quadro atual de insegurança. Insegurança essa que também se

abrange para dentro dos coletivos onde vários assaltos tem-se registrado nos últimos anos além dos roubos de motocicletas que acontecem em toda região municipal e fronteiras, ou seja, não se resume apenas os choques entre veículos, e pessoas , mas também no deslocamento de veículos e pessoas.

2.2.2 Ação Policial Dentro Do Município: Responsabilidade Do Estado

Querer uma participação mais massiva das autoridades estaduais nas ações de controle do trânsito pode parecer não ser de interesse da maioria da população, já que estaria indo de encontro aos seus próprios interesses, haja vista essa parte da população não conter habilitação, além da irregularidade nos seus veículos, mas é sabido que são essas mesmas pessoas que são as principais vítimas de trânsito. E desde que fizemos os primeiros levantamentos sobre as ações do estado como autor competente no sistema de trânsito dentro de sua área de competência, nada mudou quanto a ação policial e sua função fiscalizadora; apesar de ter uma rodovia estadual que corta o município, nenhuma ação por parte das autoridades estadual se faz perceber. O que aumenta o risco de assaltos nos veículos e roubos de moto. Quiçá a policia militar tomassem algumas medidas de coibir os excessos, mas ela se curva diante de uma doutrina que ainda precisa de apoio jurídico como bem explicita o Tenente Coronel PMSC **Marlon** Jorge Teza, em seu Artigo sobre as ações das policias militares depois da entrada em vigor do novo Código de Trânsito:

A atividade de trânsito sempre esteve intimamente ligada as atividades desempenhadas, no território brasileiro, pelas outrora denominadas "FORÇAS PÚBLICAS", e atualmente pelas "POLÍCIAS MILITARES". Nunca havendo desvinculação desta atividade com as atividades desempenhadas historicamente pelas milícias estaduais. Contudo, como já mencionado, com a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro, surgiram inúmeras dúvidas, as quais ainda hoje, carecem de estudo e esclarecimentos, até porque o novo dispositivo legal citado, inseriu o MUNICÍPIO como partícipe do Sistema Nacional de Trânsito, trazendo com isso mais dúvidas e incertezas.

E se a fiscalização não existe, a ação educadora por parte do estado, muito menos. Esperar que hajam ações nesse sentido não deixa de ser anseio de pessoas que se interessam por um trânsito seguro, pois nos últimos meses, mais acidentes vieram acontecendo. Só este ano já foram duas mortes, e uma sem conta de

acidentes, principalmente envolvendo motociclistas, onde dois deles tiveram fraturas múltiplas e quando da confecção deste documento os dois encontravam-se com próteses atreladas em suas pernas.

2.3 A SAÚDE E O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO

Como se segue, não há dados que nos possa informar sobre os gastos que o sistema de saúde no município tenha feito com as vítimas de acidentes, sabe-se, no entanto, que todas as semanas pessoas são atendidas com pelo menos arranhões provocados por queda de motos, que é o tipo de acidente mais comum por aqui; até lesões graves onde são mandados para outras cidades para tratamento especializado, como Castanhal e Belém.

Atualmente existem dois rapazes com prótese de fratura óssea onde tiveram quase a perda dos órgãos inferiores devido a acidentes violentos envolvendo moto e carro. Esses motociclistas apesar de já andarem em motos há tempo, não estão habilitados educacionalmente a transitarem, principalmente com motos. Pois sabemos que não é apenas montar no veículo, equilibrar-se e pronto; é e necessário sabermos das condições gerais de locomoção, dos perigos das condições adversas, das regras de circulação, etc.

A cidade de Primavera é dotada de um canteiro central que divide dois sentidos de direção, mas nunca é respeitado por quem não conhece as regras de circulação e até mesmo por quem as conhece. Criando um sistema de entrelaçamento de veículos que põe em risco toda a segurança no trânsito, apesar do pouco fluxo, o que deixa existir um número razoável de pessoas que tem sequelas provenientes de algum tipo de acidente acontecido em algum tempo dentro do município.

Com isso se percebe que se tratando de saúde no trânsito podemos dizer que estamos doentes e enfermos, pois é grande o número de pessoas que já forma vítimas de algum tipo de acidente, como um rapaz que trafegando à noite, de bicicleta, no escuro, trombou-se com outro, onde bateram as cabeças e um deles veio a falecer vítima de hemorragia cerebral.

O que nos deixa claro que aquela luzinha chamada catadióptrico pode salvar uma vida. Se ao andarmos no escuro e usarmos qualquer sistema de refração de luz, ou luz própria que nos mostre, que nos apresente, que nos exponha a visibilidade de outros, podemos está contribuindo para ma longevidade maior. E tudo isso é questão de educação, de troca de informações, que possa se transformar em sabedoria popular.

2.4 A EDUCAÇÃO E O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO

Delimitar certas ações de um povo nem sempre é o caminho mais saudável para sanar um problema existente, mas com inteligência e sabedoria, criando-se alternativas apropriadas podemos resolver pacificamente algumas questões. Sem ter que gastar tantos numerários, pessoas, e até mesmo a própria imagem de uma comunidade.

Como nos defende Liblik (2011, p. 73):

Temos de entender que crianças se transformam em jovens e, depois, em adultos, e que Educação e instrução não são um fim em si mesmas. Elas são contínuas, permanentes e não tem limites em termos temporais e espaciais, ocorrendo não somente em espaços escolares, mas também, e principalmente, em espaços não escolares.

A Resolução n. 265/2007, do Contran, é exclusivamente dirigida ao ensino médio e sua implementação não é compulsória, dependendo do interesse de cada escola. (Ultimas Noticias- publicado em 26 de fevereiro de 2008). Essa resolução que tem caráter de formar futuros condutores dentro das escolas de nível médio, não é ainda um foco expansivo e promocional do governo estadual, pois se assim fossem, muitas escolas do sistema estadual de ensino já estariam colocando em prática esse tipo de disciplina, o que de certa forma ajudaria muito na consciencia dos alunos, sem dizer que ao termino, estariam prontos para tirar suas devidas Cartas de Habilitação.

Como essa iniciativa muitas outras poderiam ser implantadas não só dentro das escolas, mas também em toda malha administrativa que tem relação educacional como o PETI, CRAS, PROJÓVE, EJA, etc. além de centros

comunitários, igrejas, entre outros, que promoveria a expansão do conhecimento nas maneiras de se comportar dentro de um trânsito severamente comprometido, porém possivelmente passivo de ser educado. Não obstante se percebe como ato abusivo de tremenda falta de educação, motoristas pararem ao meio das vias para conversar com outros impedindo o trânsito dos demais; pedestres que circulam no meio da pista e por mais que se peça passagem, eles não arredam o pé para calçadas ou mesmo bordo da pista de rolamento.

Difundir que precisamos retirar de nossa mentalidade todos esses maus costumes e nos conscientizarmos que podemos fazer a nossa parte, sem necessariamente a presença de fiscais de trânsito para nos policiar é algo que pode ser encarado como desafio, mas que é perfeitamente aplicável. Lembro que ao chegar nesta cidade no ano de 2004, ninguém usava capacete e quando eu passava pelas ruas as pessoas riam em tom de que eu estaria querendo aparecer. Sentia uma certa vergonha, mas minha consciencia pedia para continuar.

Depois de alguns acidentes que se repercutiu, e que a morte foi simplesmente a falta de capacete, pois uma das vitimas bateu apenas a cabeça na quina de uma calçada, muitas pessoas passaram a usar o acessório. Eu mesmo já fui vitima de um acidente em que cai de cabeça em cima do parabrisas do carro que girou pra cima de mim na contra mão de direção, e que teve seu parabrisas todo quebrado, porém meu capacete ficou apenas com marcas do vidro quebrado. Demonstrando que sua eficiência não é querer ser melhor que ninguém, mas é questão de segurança, de vida. Do que se pode afirmar que qualquer ação que venha evitar acidentes também é questão de saúde pública.

2.5 A CONSCIENCIA POLÍTICA NO MUNICIPIO EM RELAÇÃO AO TRÂNSITO

Como seria bom que nossas autoridades tomassem partido dessa situação e procurassem encaminhar qualquer tipo de projeto que viesse a corroborar com uma situação educacional revolucionária na área focal do trânsito, de tal forma que pudéssemos envolver toda sociedade local na busca pela conscientização da melhoria do sistema de trafegabilidade dentro e fora da cidade. Não querendo que forças policiais entrem com cobranças e ação fiscalizadora massiva

oportunista, mas que se criassem programas educacionais diversos e suficientes para estabelecer uma cultura de valores tal que se tornasse um exemplo permanente de educação no trânsito, como aquela em que vc faz questão de avisar ao motorista: SUA PORTA ESTÁ ABERTA!

Porém é preciso que haja interesse por parte das autoridades para que isso se torne eficiência; não é apenas a ideia de alguém interessada em “experimentar” um processo novo de ver o outro lado da questão resolvido que vai influenciar o poder central numa decisão ou mesmo ajuda política, administrativa, financeira e social. Mesmo que isso traga benefícios para a administração pública é preciso demonstrar de forma plausível que funciona, que é bom para a sociedade local, que deve ser feito, que tem que ser feito. Como exemplo temos a cidade de Rio das Ostras-RJ, como destaca o prefeito Carlos Augusto:

PRUDÊNCIA – Para o prefeito Carlos Augusto, o mais importante é que o motorista seja prudente no trânsito. Ele lembra que o trabalho da Secretaria de Ordem Pública e Controle Urbano é constante, tendo em vista o crescimento da cidade. “Rio das Ostras é a cidade que mais cresce no país e com isso, aumenta também o número de veículos nas nossas ruas. Os investimentos na Secretaria de Ordem Pública não param. Ampliamos o número de efetivo, implantamos o sistema de câmeras de segurança que nos auxiliam demais no controle do trânsito e na qualificação de nossos servidores que trabalham diretamente na rua. O mais importante é a valorização da vida e o respeito aos motoristas e pedestres”, afirmou o prefeito.

<http://www.riodasostras.rj.gov.br/noticia257.html>

Todo cidadão é participante desse processo, porém implica na dignidade de se fazer parte, pois não é apenas lhe acometer de deveres sem eles se anteverem no direito destes deveres. Direito de protelar, de participar, de exigir, de se fazer ver como individuo capaz de zelar por patrimônio que é seu por direito, que é seu por dever, que é seu por igual situação, que é seu em conjunto, e que é seu quando todos preservam e unidos valorizam. E isto é uma coisa que deveria está impregnado nas conjunturas partidárias e bandeiras políticas, porque estas coisas devem está enraizadas para ser consideradas como a tão importante e tão sonhada consciencia política. E assim, criando-se essa mentalidade, suficiente para se entender que os problemas sociais devem ser tratados com igual teor,

seja os mais simples como também os emergentes e os que parecem não fazer parte das mudanças da sociedade local, como é o caso específico do trânsito.

2.6 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NAS ESCOLAS: Podemos e Devemos Começar.

A escola é uma instituição secular que tem como uma das funções o aperfeiçoamento do homem como ser humano, e possibilitar o desenvolvimento como um ser que deve sempre ser atualizado em todas as suas características como ser pensante, crítico e analista. Assim, seja qual for suas necessidades de formação e de conhecimento, o homem tem na escola sua estrela guia, onde ele irá buscar tudo que lhe falta completar na sua estrutura como cidadão. E dessa forma se colocar a escola como difusora de informação e educação no sentido de se valer dos recursos equivalentes e necessários para serem empregados na conscientização pública do trânsito seguro.

Essa é uma das entrelinhas que mais gosto de usar, pois nos dá bastante clareza do que é ajudar na educação de uma pessoa:

Saviani, citado por MELO, (2011, P 71):

A característica humana por excelência é a de ser um ser social, fadado por assim dizer, a viver em sociedade, a depender dos outros e a aprender com os demais, especialmente com os mais velhos. ...não nos tornamos seres sociais apenas pelo fato de nascermos humanos, mas é preciso que passemos por um processo denominado de socialização.

MELO, 2011, p71

A educação por outro lado, não deve estar fixada apenas dentro dos muros escolares, apesar de ter a escola como ponto referencial do conhecimento, mas que deve ser destrinchada para toda a comunidade, para toda a sociedade, e difundido de forma expansiva ao mais distante elemento buscante de sabedoria, onde o que vai importar na expansividade é que consigamos uma sociedade igualitária e justa, honrosa de conhecimento, crítica e pensante para um desenvolvimento uniforme. E quando se fala expansivo abrange todo tipo de aprendizagem, inclusive os comportamentos no convívio diário, onde está relacionado o trânsito das pessoas, seja qual for seu meio de transporte. E como nos mostra, o destaque abaixo, os PCN não impõem educação de trânsito como uma das disciplinas transversais, mas também não rejeitam:

Os Parâmetros Curriculares Nacionais — PCN — são referências para os Ensinos Fundamental e Médio de todo o país. O objetivo dos PCN é garantir a todas as crianças e jovens brasileiros, mesmo em locais com condições socioeconômicas desfavoráveis, o direito de usufruir do conjunto de conhecimentos reconhecidos como necessários para o exercício da cidadania. Não possuem caráter de obrigatoriedade e, portanto, pressupõe-se que serão adaptados às peculiaridades locais. A própria comunidade escolar de todo o país já está ciente de que os PCN não são uma coleção de regras que pretendem ditar o que os professores devem ou não fazer. São, isso sim, uma referência para a transformação de objetivos, conteúdos e didática do ensino.

(http://www.educacional.com.br/legislacao/leg_vi.asp)

E então precisamos criar ações que nos possibilite levar essas ideias avante, e uma delas é criarmos programas de educação nas escolas com reforço de conhecimento, a fim de se manter um elo permanente de informações que faça um laço entre o agora e o depois com objetivo de manter sempre ativas as ações que visem a atualizações educativas referentes ao bom comportamento no trânsito. Diversificando com parcerias entre as instituições responsáveis pela administração do trânsito como Denatran, Detran, Contran, prefeituras, etc. Sempre com a visão focalizada num processo permanente de educação, e não somente um processo instantâneo.

Dirimir conflitos numa sociedade seja este conflito entre os co-cidadãos, ou entre a administração pública e os seus cidadãos; implica usar as ações policiais, aqui no sentido de investigação e ação social relativamente embasada em resolução pacífica e eficaz. Assim, usando dos meios intrinsecamente importantes para se resolver seus problemas, nada mais justo que investir em educação, usando como material a rede pública de ensino.

Podendo para isso adaptar, para um potencial programa, o referido na resolução CONTRAN nº265, de 14 de dezembro de 2007, que: *“Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores e elétricos, como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas”*. Já que não se poderia usá-lo de outra forma quando se tratar de questão do direito de se tirar a CNH, que um atributo da disciplina. Porém, uma vez adaptado para os outros níveis de ensino, podemos difundir de forma mais dinâmica para todas as outras instituições, tanto da rede municipal como da rede estadual, que atendem o nível fundamental.

Sabemos que não é uma tarefa fácil por conta da formação dos professores, mas sabemos que se haver interesse em financiar o aperfeiçoamento desses profissionais, todos saem ganhando: o professor, por mais conhecimento no currículo; os alunos, por mais conhecimento acumulado; a comunidade, por pessoas mais conscientes de seus deveres, e a administração pública, por menos problemas no dia a dia de sua sociedade. Contribuindo ainda para questões sociais como meio ambiente, que é uma das preocupações existentes dentro dos currículos educacionais de trânsito, pois quando um cidadão não licencia seu veículo, não dirige dentro dos padrões adequados, lava seus veículos nos igarapés, troca o óleo e não dá destino adequado, etc. Este indivíduo está gerando um sério problema ambiental. Contando que isto é comum, mas se tornando algo individual no contexto geral, quando se percebe que os estragos causados no meio ambiente prejudica toda a coletividade. Além de que o cidadão pode ter vários papeis dentro de uma sociedade.

Como nos explica Melo (2011, p. 164):

Ainda, sobre as relações sociais, é importante ressaltar que, as pessoas tomam diferentes papeis, a depender, cada um deles, da posição que ocupam. PR exemplo, podemos ser ao mesmo tempo, estudante pela manhã, trabalhadores à tarde e dono(a)s de casa à noite; ainda podemos ser patrões durante a semana e membros da comunidade religiosa aos fins de semana, ou ser um atleta em um clube nas noites de quarta feira.

De certo que trabalhar o cidadão em todas as suas particularidades, remonta uma serie de atividades que podem lhe comprometer como um cidadão responsável pelos seus atos; que tal ele ser além de motorista, motorista competente; pedestre, pedestre consciente; ciclista, ciclista cauteloso; policial, policial cuidadoso; prefeito, prefeito zeloso. Sabemos, no entanto, que o cidadão precisa tomar por si sua compilação, mesmo que provocada, mas será ele mesmo quem vai lhe propiciar a gama de ser mais do que apenas espectador, e sim ator.

Como nos confere Farfus (2011, p.36):

A formação do sujeito consciente necessita de três componentes, conforme Touraine (2006, p. 130): “o sujeito é um fim em si próprio (...), o sujeito não se forma a não ser entretanto, conscientemente em conflito com as forças dominantes que o negam o direito e a possibilidade de agir como sujeito. E, por fim, cada um, enquanto sujeito, propõe uma certa concepção geral do indivíduo”.

3 METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos aqui empregados foram a de coletas de dados diretamente nos órgãos governamentais como: Delegacia de Polícia, Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Saúde Pública, Gabinete da Prefeita na Prefeitura Municipal; Sites na Internet como: Denatran, Detran, Educacional.com, Portal da Prefeitura de Rios das Ostras-RJ, Policiaeseguranca.com; entrevistas direta com familiares de vítimas de acidentes de trânsito no município de Primavera e Quatipuru e livros pertencentes ao Grupo Uninter.

Toda pesquisa foi com a finalidade de um resultado qualitativo, buscando delinear para o lado social, sem muito esforço quantitativo, já que o objetivo principal era de considerar fatores produtivos de resolução dos problemas relacionados ao fator principal que era a violência no trânsito com proposta de se educar os cidadãos, conscientizar as autoridades para tornar o trânsito mais seguro e menos violento numa cidade pequena mais cheia de problemas relacionados ao tema: Acidentes de trânsito em Primavera: uma questão de educação, com sentido diverso, onde se pode entender que tanto o problema é por falta de educação, como pode ser que deve ser empregada a educação para se resolver o problema, como a educação esteja puxando para si a responsabilidade de educar os cidadãos quanto à matéria trânsito.

3.1 PROCEDIMENTOS DA COLETA DE DADOS

As entrevistas foram feitas diretamente com os representantes chefes de cada órgão ou setor, ou pessoas autorizadas, sendo que teve mais caráter de diálogo que mesmo uma entrevista de perguntas e respostas; desta forma, os resultados foram obtidos sem grande compromisso de dados oficiais, haja vista a falta de materiais estatísticos oficiais que nos pudesse embasar com documentos formais oficiais. Enquanto que as entrevistas com familiares de vítimas de acidentes foram realizadas pessoalmente, com perguntas simples, como: O que vocês sabem de real sobre como aconteceu? Quem vocês presumem que teve culpa? Vocês

podem dizer se poderia ter sido evitado? e, A vítima tinha conhecimento de segurança no trânsito?

3.2 DADOS LEVANTADOS

3.2.1 Nos Órgãos Públicos

Na Prefeitura de Primavera, em conversa que tive com o chefe de gabinete, tive como resultado as informações de que não existe nenhum órgão competente no assunto de trânsito e que seria do Estado a missão da fiscalização; disse ainda que não havia nenhum tipo de estatística dos ocorridos pois a cidade ainda não possuía infraestrutura que requeresse tal trabalho, e que não havia prioridade pra esse tipo de serviço.

Na Secretaria de Educação do município fui recebido apenas por uma funcionária atendente, pois a Secretária não se encontrava. O resultado foi idêntico, nada de estatística, nada de projetos, apenas a informação que eram feitas alguns trabalhos com alunos referente a semana do trânsito, por está inserido no calendário curricular. Portanto sem muita matéria a respeito do envolvimento educacional com os problemas diretos provenientes do mau comportamento no trânsito da cidade.

Na Secretaria de Saúde municipal se repetiu o mesmo, sabia-se que era grande o numero de pessoas sendo atendidas na urgência por resultados de acidentes envolvendo todos os tipos de casos, como um rapaz que bateu a cabeça após um choque com outro, onde ambos estavam de bicicleta, e que veio a falecer devido a hemorragia encefálica. Também não se coletava dados para fins estatísticos e que a secretaria em si não tratava do assunto relacionado ao trânsito.

Na Secretaria de meio ambiente não foi possível obter qualquer tipo de informação, pois não havia pessoas “credenciadas” a falar a respeito. Por isso não há o que relatar.

3.2.2.Com Parentes de Vítimas de Acidentes de Trânsito.

Não iremos citar nomes dos entrevistados nem tampouco das vítimas por motivos que consideramos como respeitoso em relação aos sentimentos familiares, pois apenas um concordou que fossem publicados, mas em respeito aos demais não será mencionados de nenhum.

O primeiro entrevistado fez o seguinte relato: “era dia 23 de março, a gente assistia televisão quando percebemos que um veículo (vindo de Primavera) passou, mas logo depois retornou. Em pouco instante o filho da Da. Raimunda chegou em casa e perguntou se nós sabíamos de um acidente ocorrido ali próximo; falamos que não; ele então nos disse que se tratava do [...(filho do entrevistado)], corremos de imediato para lá, ao chegar no local passamos por um que já estava morto, e encontramos meu filho que ainda estava vivo. Pedimos para o [...(um rapaz de Primavera)], que chegou na hora com seu carro, para levá-lo para ao socorro médico, mas ele se negou dizendo que iria sujar seu carro de sangue; esperamos a ambulância, que não demorou; o motorista era seu Edilson, que nos levou pra Capanema, depois foi para Belém; e meu filho veio a falecer três dias depois” (*relato resumido*).

Continuando esse relato, o entrevistado disse que soube por outras pessoas que seu filho vinha de uma igreja, andando às margens da estrada, quando o motociclista, que foi vítima fatal no acidente, o atingiu; que testemunha afirmaram que o motociclista vinha em um racha com outro veículo, mas que ao se aproximar do topo de uma ladeira, deu na contra mão com o suposto carro mencionado acima, que vinha de Primavera, e que ao tentar desviar acabou por colidir com o pedestre.

O segundo relato partiu da esposa de uma vítima que nos contou o seguinte: “quando eu soube da notícia, peguei meus filhos e fomos até lá, a “policia” que estava fazendo as coisas do IML disse que ele poderia não está morto se não fosse a placa de queijo (*propaganda de queijo da fazenda próximo ao local do acidente*), que tirou ele da frente do veículo e quebrou seu crânio e pescoço, pois bateu por trás. Eu sei que ele fez alguma coisa pra se salvar do acidente, ele deve ter pulado, pois a moto foi pra baixo do caminhão enquanto ele, colado na frente do caminhão, gritava pro motorista parar o carro – isso foi que me contaram. Depois o juiz liberou o

carro e o motorista dizendo que não tinha vítima. E até hoje não fizeram nada, até a perícia da moto só fizeram na semana passada, isso porque eles (*os peritos*) tinham um serviço pra fazer aqui perto; já até constava que eles tinham feito a perícia, mas ainda não tinham. Se eu quis alguma coisa tive que ir em Pirabas (*outro município*) pedir para o delegado um ofício encaminhando pra providenciar outros documentos”.

Esse acidente aconteceu em uma curva, onde um caminhão Mercedes da Pepsi Cola colidiu frontalmente com o motociclista que pilotava uma moto Honda CB-250 (Twister).



Acidente fatal

Situação de onde e como ficou a moto

Fotos: Chico

O terceiro relato foi de outro pai sobre a morte de seu filho, vejamos: “até hoje eu não sei muito bem o que aconteceu, o que sabemos são coisas que talvez sejam verdade, mas o mais certo é que o pneu do carro estava muito careca, e deve ter estourado. O que contam é que eles foram pra uma festa em Pirabas (outro município), mas como não gostaram resolveram ir para Capanema, na estrada tentaram ultrapassar uma pick-up (D-20, S-10,...), quando de repente o carro capotou varias vezes. O que nos reforça a ideia que vinham em alta velocidade e ao ultrapassar o outro veículo, o pneu estourou e o motorista perdeu o controle de veículo”.

Esse acidente teve uma repercussão muito grande na cidade, pois os dois rapazes que morreram eram muito jovens, trabalhadores e muito queridos pela juventude, no entanto poucos dias depois a cidade voltava sua rotina de fora da lei, onde víamos todo tipo de malabarismo e exibicionismo de motos e de carro no centro da cidade.

O pai de um dos rapazes, e que nos fez este relato, ainda fez questão de nos dizer que seu enteado, recentemente, sofrera um acidente grave na cidade de

Salinópolis, e veio pra sua casa todo enfaixado. Quase bom, emprestou uma moto Biz de sua namorada e foi até a casa de sua mãe, no caminho sentiu uma tonteira e caiu novamente ficando de novo todo ralado, pelo atrito com o asfalto. Ou seja, os acidentes são frequentes e não escolhem vítima.

3.2.3 Os acidentados.

Estivemos ainda atrás de outras pessoas que sofreram acidentes e que estão enfermas. Porém dentre as cinco que estão nessa situação, conseguimos contato apenas com uma: o Sr. Talaia (pseudônimo), as demais duas estava viajando, uma trocou de endereço e outra não estava em casa. Porquanto, restou tirar fotos da perna do Sr. Talaia, como segue



Foto: Autor

Como ele, existem mais duas pessoas com próteses iguais a esta, sendo um homem e uma mulher, que não se encontravam na cidade.

O acidente do Sr, Talaia foi choque entre duas motos, sendo que a moto do outro motociclista atingiu sua perna, quebrando-a em várias partes. A do outro homem com prótese, pelo que se averiguou, foi um avanço de preferencial por parte do motociclista que atingiu a traseira de um caminhão. A da mulher foi um carro que lhe atropelou no meio da rua.

Adiante nos é mostrado um pouco do que eu, uma das vitimas de trânsito, como em adendo explica, não imaginava que seria uma das vítimas quando escolhi este tema, coincidência? Ou andamento da mazelas da vida? Só sei que nem passava na minha cabeça que pudesse vir a ser uma das vitimas do transito que queremos que seja transformado.

Mas, enfim, ex algumas fotos que eu nunca queria que fossem tiradas, a não ser a primeira:



Foto: Autor

uma semana antes do acidente, perna perfeita



Foto: Nazareno

o acidente, percebe-se que o carro está na contramão



Foto: Nazareno

Sendo socorrido por terceiros, o condutor não fez nada



Foto: Nazareno

O golpe na perna, levou 35 pontos



Foto: Autor

dois dias depois do acidente, perna enfaixada.



Foto: Autor

alguns dias depois, fazendo curativo



Foto: Autor

a dimensão do corte, os dois meniscos foram rompidos.

deficiência locomotora permanente

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando os inúmeros acidentes acontecidos dentro do município de Primavera, assim também como nas estradas que ligam esta cidade a outras, e também acidentes ocorridos em outros municípios, mas com pessoas natas e residentes em Primavera; reconhecendo que a educação é algo abrangedor e universal, e que por isso atinge entidades e pessoas diversas, é que me propus encadear este trabalho voltado para uma pesquisa que pudesse problematizar e trazer a tona uma questão que é tão comentada nas mídias, tão instigada nos governos como algo relativamente trabalhado, mas tão pouco debatido a nível municipal e muito menos colocado como problema prioritário.

Nos últimos anos dezenas de família choraram a perda de algum membro ou até mesmo de mais de um; como em um acidente envolvendo dois motociclistas da mesma família, que colidiram com um caminhão. Acidente este que pouco tempo depois veio acontecer um bem parecido, ou seja envolvendo motocicleta, caminhão e curva perigosa, ceifando a vida de outro pai de família. Esses acidentes sempre deixam um enorme sentimento de desolação, devido principalmente a condição da cidade pelo seu tamanho, o que possibilita uma relação de amizade entre quase todo mundo, onde quase todo mundo conhece todo mundo.

Na condição de espreitar algum órgão que pudesse estar disposto a analisar as falhas e consequência, além de possuírem estudos ou projetos relativos a algum programa que determinasse alguma condição de responder por, pelo menos, alguma informação que nos levasse a detalhar estatisticamente os problemas de trânsito, buscamos em varias repartições publicas respostas para nossos questionamentos, do que buscamos fazer uma pesquisa mais qualitativa que quantitativa que, para nosso trabalho, ficou também com bastante elementos a se considerar.

Em considerando que obtivemos respostas, mesmos que negativas, em cada órgão e pessoas entrevistadas; mesmo que as respostas não foram as mais esperadas; mesmo que nem ao menos havia projeção de positividade naquilo que seria o anseio primordial para a resolução dos problemas levantados; entendemos que nosso objetivo principal foi conseguido; que foi problematizar um assunto, que mesmo sendo tão presente na vida das pessoas, não é visto como um caso social

de fácil solução ou ao menos entendido como um caso sério de administração e de direito público.

Estes pontos em que a sociedade não se mobiliza para uma conferência pública tal qual uma audiência nas prefeituras, câmaras de vereadores, encontros com autoridades responsáveis pelo tema, etc., mostra que talvez essa sociedade precise tomar mais conhecimento de seus direitos e deveres, e busquem de forma adequada diante de sua estrutura comunitária fazer valer os direitos constitucionais abrangentes, de tal forma que se estenda os interesses políticos aos interesses de todos os cidadãos, de tal forma que tenham com resultado tomadas de decisão que faça valer a democracia nesta sociedade.

Por causa, possivelmente, desse desconhecimento ou de outros fatores, é que nossa pesquisa teve alguns pontos de dificuldade; como no caso em que as pessoas que se detiveram a falar sobre um assunto que consideram que lhe é alheio ou que acham que não faz parte de sua realidade administrativa ou até mesmo social. Levando a entender que o problema é inevitável, acidental e natural, ou seja, não tem jeito, tem que acontecer, e é normal, sem solução; sem notar que é real, solucionável e de direito.

O ponto mais difícil foi entrevistar as pessoas, parentes das vítimas, que morreram em acidente. Não foi fácil encontrar as palavras que pudessem fazê-las entender que era um trabalho acadêmico e que tinha certo valor educacional, relacional, moral, social, político, cívico, além de constitucional; e depois de aceitarem falar, olhar nos seus olhos e ver reviverem as tragédias com seus entes, onde tinham que segurar as lágrimas para poder narrar um fato tão triste; onde percebíamos que, apesar do tempo que já levou, elas ainda achavam que seus amados poderiam estar vivos, se não fosse algum erro cometido por um ou outro.

Erros, diga-se de passagem, tem grande implicação o poder público. Pois, a maioria dos acidentes ocorreu em estradas totalmente fora dos padrões exigidos em lei: sem estrutura, sem sinalização, sem fiscalização, sem políticas de socorro imediato, etc. Como podemos firmemente nos basear no CTB, em seu Art. 88. *“Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as*

condições adequadas de segurança na circulação”. Ora, será que o legislador colocou este artigo para servir de enfeite? Será que ele não pertence ao CTB? Será se o digitador colocou ali por descuido? Afinal, o que quer dizer este Artigo?

Em se tratando de vidas, acredito que os órgãos competentes deveriam - e essa última palavra cai bem dizer: **devem e muito** – pôr em prática pelo menos um terço do que está previsto nas ações de educação, saúde e condição estrutural das vias públicas, pois o que mais vemos é a parte da punção, onde quase cem por cento é aplicado no dia a dia. Enquanto as demais ações são deixadas fora da pista. Como vimos nesse trabalho, sem nenhuma preocupação política e administrativa.

É de grande urgência que as autoridades tomem consciência de que este tema não é uma questão pura e simplesmente acidental; é uma necessidade abrangente, real, constante, de interesse público; que merece ser colada nas ações prioritárias das políticas públicas, e ser tratada de forma permanente e concisa, usando dos meios adequados e necessários, principalmente buscando envolver todas as comunidades, todos os órgãos, entidades, enfim, a sociedade de modo geral. Ao ponto estarmos sempre preparados para o avanço da modernidade e suas estruturas subsequentes. Dando-nos maior firmeza na construção de uma sociedade, além de progressiva, pacífica em todas as direções e em todos os sentidos.

REFERENCIAS

- FARFUS, Daniele, **Espaços Educativos: um olhar pedagógico** - Curitiba, Ibpex, 2011.
- LIBLIK, Ana Maria Petraitis, **Contextos educacionais: por uma educação integral e integradora de saberes** – Curitiba, Ibpex, 2011.
- MELO, Alessandro, **Fundamentos Socioculturais da Educação** - Curitiba, Ibpex, 2011.
- <http://pt.wikipedia.org/wiki/Menisco>
- http://www.educacional.com.br/legislacao/leg_vi.asp.
- <http://www.riodasostras.rj.gov.br/noticia257.html>
- <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>
- <http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>
- www.policiaeseguranca.com.br/artigo_sobre_trânsito
- Fotografias: Gilvanildo da Costa Martins (Chico) e, Nazareno Reiz.

APENDICE 1

Quando escolhi esse tema, não pensava que também acabaria sendo vítima de um acidente que quase ceifou minha perna esquerda, num caso simplesmente de irresponsabilidade e falta de siso; pois, eu retornando do meu trabalho, na minha moto, no dia 29 de julho de 2011, por volta de 17h, em uma curva, um carro que vinha na contra mão, em sentido contrário atropelou-me sem frear e sem tentar tirar o carro para sua mão de direção; não me deixando outra alternativa, que não fosse tentar pular da moto; porém, foi tão rápido que não tive tempo de me defender e acabei por ser ferido no joelho que arreventou os dois Meniscos, e que portanto ficaram sequelas irreparáveis, já que essas cartilagem não se recuperam.

Como nos mostra entrada do Wikipedia:

Na anatomia, os **meniscos** são cartilagens presentes na articulação fêmurotibial (joelho), entre os côndilos do fêmur e da tíbia. Os meniscos têm a função de diminuir o impacto e promover a adaptação (melhorar o encaixe) entre as faces articulares do fêmur e da tíbia. São dois meniscos, um medial e outro lateral, ambos localizados acima da tíbia. Têm o formato de meia lua, com uma divisão em *cornu anterior*, *corpo* e *cornu posterior*. Como cartilagem, apresentam poucos vasos sanguíneos, o que dificulta sua capacidade de regeneração, caso sofram alguma lesão. Uma vez lesionados, dificilmente se recuperam espontaneamente. A artroscopia é um procedimento que permite visão direta do menisco, sendo usada tanto para procedimentos diagnósticos como de tratamento das lesões meniscais. Um destes tratamentos consiste na menissectomia, que é a remoção cirúrgica de parte do menisco.kct.

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Menisco>

Coincidência? Não! Todos nós estamos sujeitos a sermos vítimas desse trânsito não gerido, pois nunca saberemos que habilidade e responsabilidade tem quem se depara conosco no dia a dia da estrada da vida. Cabendo-nos estarmos prontos para entender que fazemos parte de todo esse universo e que precisamos saber usá-lo de forma mais responsável para que tenhamos mais segurança, pois se nós colocamos um carro pra andar, temos que ter condições de dominá-lo. Se não somos os únicos na rua, temos que saber nos comportar nela. Afinal, para quem já viu revoada de periquitos, onde mais de dez mil voam mudando de direções a todo tempo e nenhum se bate a outro, deve imaginar que, como seres humanos podemos, ao menos, imitá-los.

APENDICI 2

À tempo.

Antes do envio deste trabalho aconteceu mais um acidente em que a vítima veio a falecer oito dias depois. No dia 29 de julho, no último dia de festejos das férias, promovido pela Secretaria de Cultura do Município de Primavera, um jovem vindo da vila de Jaburu para a última festa, ao desviar de um rapaz que possivelmente estava embriagado, perdeu o controle da moto e na sua queda bateu violentamente a cabeça, indo para Belém (Capital do Estado), em péssimo estado, não resistindo ao ferimento e acabando por falecer no dia 05 de agosto.

Ao passarmos pela frente da residência do mesmo, onde o corpo estava sendo velado, quando íamos para o polo da faculdade; uma colega nossa, que faz também o curso de pedagogia, ao ver a movimentação e sabendo que ali morava um colega seu, ficou muito surpresa ao saber que se tratava dele, pois o rapaz havia estudado com ela no ensino médio; além de que sabia do acidente, mas não imaginava que tinha sido com seu ex-colega de aula.

Espero que meus examinadores não me punam pela quantidade de informações que ultrapassaram os limites proposto neste trabalho; mas como se vê, mais tem a se dizer...