



Evento: XXVI Jornada de Pesquisa

AS MEDIDAS QUE TORNARAM O TRÂNSITO NA ESPANHA MAIS SEGURO¹

THE MEASURES THAT MADE TRAFFIC IN SPAIN SAFER

Caroline Tais Schneider²; Elmir Jorge Schneider³

¹ Esta pesquisa foi realizada no ano de 2018 na cidade de Sevilha/ES, e fez parte do estágio da tese de Doutorado do curso de Pós-Graduação em Educação nas Ciências da Unijuí.

² Bacharel em Direito pela Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul - UNIJUI. E-mail: caroline.schneider2@outlook.com.

³ Doutor em Educação nas Ciências – Unijuí. Mestre em Direitos Humanos e Graduado em Direito – Unijuí. Policial Rodoviário Federal. E-mail: elmir.jorge@hotmail.com

RESUMO

Este artigo aborda as principais medidas instituídas na Espanha que contribuiriam para reduzir o número de vítimas fatais no trânsito. O objetivo foi analisar as ações consideradas fundamentais para a mudança de realidade do tráfego viário nos últimos 30 anos na Espanha. A metodologia ocorreu por meio da realização de entrevistas com autoridades sobre o trânsito e professores que trabalham com este tema, pesquisas bibliográficas de artigos sobre programas de educação viária¹, site da Dirección General de Tráfico e estudos de campo com observações na cidade de Sevilha-ES. O resultado da pesquisa permitiu identificar, conhecer e compreender o funcionamento do sistema viário na Espanha, levando em consideração o papel da educação para o trânsito neste contexto.

Palavras-chave: desenvolvimento; educação viária; fiscalização; trânsito.

ABSTRACT

This article discusses the main measures instituted in Spain that have contributed to reducing the number of fatal victims in traffic. The objective was to analyze the actions considered fundamental for changing the reality of road traffic in the last 30 years in Spain. The methodology was carried out through interviews with traffic authorities and teachers who work with this theme, bibliographic research of articles on road education programs, the website of the Dirección General de Tráfico and field studies with observations in the city of Seville. ES. The research results allowed us to identify, know and understand the functioning of the road system in Spain, taking into account the role of traffic education in this context.

Keywords: Development; road education; Oversight; Traffic.

¹ A “educação viária” é muito utilizada na Espanha e equivale à educação para o trânsito no Brasil. Tem como objetivo ensinar as pessoas a se portar de forma segura no espaço viário e conhecer os direitos e deveres de acordo como os sinais de trânsito para melhorar a convivência nos deslocamentos diários.



INTRODUÇÃO

Este artigo constitui um estudo realizado sobre o trânsito na cidade de Sevilha-ES durante os meses de outubro e novembro de 2018, com o intuito de analisar a realidade do trânsito na Espanha e identificar quais os principais fatores que contribuíram para reduzir o número de mortes no trânsito nos últimos anos, o que pode servir de parâmetro para compreender as ações desenvolvidas no trânsito e buscar refletir sobre os diversos fatores que contribuíram para melhorar a realidade do espaço viário. Desta forma, foi necessária uma abordagem do tema sob um olhar mais amplo, com análise da realidade política e econômica enfrentada pelo país neste período, com os investimentos em infraestrutura viária e uma melhora na engenharia mecânica dos veículos, as principais mudanças que ocorreram na legislação e as consequências na fiscalização viária. Por fim, também se identificou alguns trabalhos desenvolvidos com a educação viária nas diferentes faixas etárias, que buscam atingir o maior número de pessoas para a conscientização no trânsito.

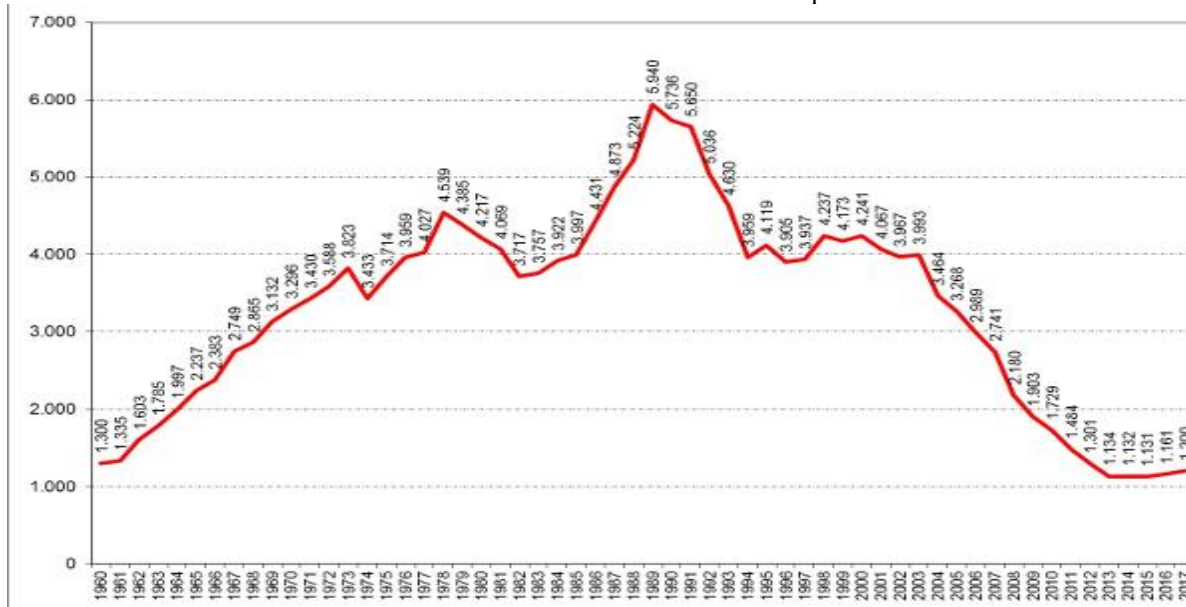
CONTEXTO POLÍTICO E ECONÔMICO NA ESPANHA

Para analisar e compreender a realidade do contexto viário na Espanha, recorreu-se a algumas fontes de pesquisa, como o Gráfico estatístico da Dirección General de Tráfico, que contabiliza as vítimas fatais do trânsito desde o ano de 1960. Neste Gráfico registra-se, ano a ano, os índices de mortes no espaço viário, o que permite observar que a Espanha chegou a apresentar alguns dados preocupantes com relação ao trânsito durante a década de 80 do século 20. Serve, também, como exemplo, na medida em que o país conseguiu melhorar de forma bastante considerável as estatísticas sobre mortes no trânsito nos últimos 30 anos.

Esta melhora no trânsito, que ocorreu na Espanha, se deve a um conjunto de fatores desenvolvido pelo governo local. Estudos realizados permitem concluir que algumas das principais causas que contribuíram para esta mudança na segurança do trânsito têm relação com diferentes aspectos, como as condições econômicas das famílias, a segurança dos veículos, a melhora no espaço viário, que passou por mudanças neste período, as alterações nas leis e uma fiscalização mais efetiva, além da própria mudança cultural das pessoas com uma educação voltada ao trânsito, que melhorou a conscientização e os cuidados diante dos riscos que este apresenta.



Gráfico 1 – Vítimas fatais de trânsito na Espanha



Fonte: Dirección General de Tráfico (2021).

Para compreender este Gráfico dos dados estatísticos sobre as vítimas fatais no trânsito que ocorreu na Espanha, é preciso levar em consideração algumas mudanças sofridas pelo país neste período histórico; por exemplo, o fim da ditadura em 1975, que resultou em algumas diferenças que ocorreram no começo da década de 80. De acordo com ES1 (2018), este período coincide com uma melhora na qualidade de vida das pessoas, o que possibilitou, para muitos, comprar seu veículo, o que gerou um crescimento significativo na frota automotiva, sem, no entanto, haver rodovias de qualidade que comportassem este aumento nas ruas. O entrevistado lembra, ainda, que grande parte dos veículos em circulação neste período estavam em mau estado de conservação pela pouca fiscalização, o que gerava um grande número de acidentes.

Durante a década de 80 também haviam muitos caminhões rodando pelas estradas malconservadas, sem uma rede ferroviária eficiente para o transporte, aliado ao aumento da frota automotiva, que fez com que ocorressem muitos acidentes e mortes no trânsito, tornando este período o mais crítico na história do trânsito espanhol. Outra data a ser considerada é o dia primeiro de janeiro de 1986, quando a Espanha passou a fazer parte da União Europeia. A partir daí aconteceram muitas mudanças com relação à infraestrutura, que era muito antiga na época. Com este ingresso na União Europeia, o país passou a receber muitos investimentos que foram, em sua maioria, empregados na infraestrutura com a recuperação da rede ferroviária, aeroportos



e a construção de autopistas, o que melhorou de forma considerável a logística de transporte no país (ES1; ES2, 2018).

Segundo ES3 (2018), a atitude das pessoas no trânsito depende muito da educação e do estilo de vida que levam. Com base nisso, não é possível dar uma linha geral sobre o que ocorre na Espanha, que apresenta problemas distintos no trânsito nos diferentes espaços do país. A forma de vida não é a mesma, o clima não é o mesmo, e isso influi muito no espaço viário. Na região de Andaluzia, por exemplo, que fica no sul da Espanha, com temperaturas mais altas, as pessoas vivem mais nas ruas e desenvolvem hábitos com atividades no espaço viário, o que aumenta a população no trânsito, com mais pedestres, ciclistas e veículos, permitindo uma maior possibilidade de ocorrer acidentes. No norte do país, com temperaturas mais baixas, as pessoas vivem mais dentro de suas casas; isso faz com que tenha menos pessoas e veículos nas ruas. Ocorrem, porém, períodos de muita chuva e neve, que mudam os problemas de trânsito, com traçados sinuosos em razão do relevo, que também influencia para a ocorrência de acidentes.

A INFRAESTRUTURA VIÁRIA E A INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR² - ITV

A infraestrutura viária e a organização do espaço urbano têm sido um problema para muitas cidades na Espanha. Isso ocorre pelo estilo das cidades, que se constituíram quando ainda não havia veículos automotores, quando o transporte e o deslocamento eram realizados a pé, a cavalo ou, no máximo, de charrete. De acordo com ES3 (2018), esta estrutura de algumas cidades da Espanha, como é o caso de Sevilha, equivalem-se ao século 16, pois mantiveram sua organização inicial no centro da cidade tal qual era naquele período.

Esta organização das cidades, com pouco espaço para os veículos nas áreas centrais, tem apresentado alguns problemas na mobilidade urbana para as pessoas que moram afastadas do centro e apenas trabalham nestes locais. Como necessitam deslocar-se diariamente para o trabalho, ao utilizar o transporte individual enfrentam alguns problemas de congestionamento que ocorrem em períodos específicos do dia com o trânsito mais intenso. Neste sentido, conforme ES3 (2018), é fundamental um transporte público de boa qualidade, que sirva como

² A Inspeção Técnica Veicular tem como objetivo garantir que os veículos em circulação mantenham as condições mínimas de segurança, minimizando os riscos de acidentes por causas técnicas, e contribuir para a proteção do meio ambiente pela redução da emissão de gases do veículo. Para isso, a lei estabelece uma periodicidade mínima para os veículos passarem pela inspeção bem como cumprirem as situações extraordinárias exigidas por ela.



incentivo para as pessoas optarem por este deslocamento, evitando que uma ou duas pessoas utilizem o espaço de um veículo, quando um transporte público, dependendo do tipo, pode levar quantidades de 300 ou 400 pessoas em apenas uma condução.

No entendimento de ES3 (2018), trabalhar para melhorar o sistema de transporte público deve ser uma constante, pois isso diminui muito o trânsito de veículos particulares e melhora a mobilidade urbana. Se a população tem um transporte público eficaz, rápido, limpo e que permite se mover para qualquer parte da cidade, normalmente não utilizará seu próprio veículo, o que facilitará muito o tráfego. Desta forma, faz-se necessário insistir na conscientização dos pedestres, ciclistas e condutores sobre o uso consciente do espaço público.

A melhora na infraestrutura foi acontecendo aos poucos. Do final da década de 80 até o início dos anos 2000 ocorreram mudanças significativas para reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito, lembrando que os recursos empregados nestas obras são provenientes, boa parte, da União Europeia, que buscou uma melhor integração geográfica por meio do desenvolvimento logístico de toda a Europa, que apresentava uma malha rodoviária bastante precária, com altos índices de mortes no trânsito. Com isso, o governo da Espanha tomou algumas medidas para melhorar e mudar este cenário de vítimas nesta área.

Outro fator muito importante para a segurança viária é a Inspeção Técnica Veicular – ITV –, que, conforme pesquisa, foi instituída e começou a ser exigida na Espanha em 1987. Com relação aos veículos de passeio, esta Inspeção Técnica Veicular passa a ser obrigatória após o quarto ano de uso (emplacamento), passando para dois em dois anos e, após, dez anos de uso, e o veículo deve passar pela inspeção a cada ano. Esta medida faz com que os veículos em circulação atendam às condições mínimas de segurança, retirando de circulação, todos os demais que estão em mau estado de conservação.

De acordo com ES1 e ES3 (2018), esta Inspeção Técnica Veicular vem evoluindo ao longo do tempo e tem sido muito rigorosa, o que impede a circulação de veículos que não atendam às boas condições de trafegabilidade. Os veículos que não se adequarem às regras podem ser apreendidos e retirados de circulação, uma vez que a fiscalização para o não cumprimento destas imposições se apresenta de forma bem eficiente e equivale a toda frota de veículos, valendo, também, para caminhões e ônibus.

Além desta ITV, conforme ES1 (2018), a própria engenharia dos veículos melhorou muito nos últimos anos com a instituição dos freios ABS, Airbag, controle de tração, entre



outros, o que fez com que a frota de veículos na Espanha melhorasse de forma significativa. Esta maior tecnologia dos veículos também permite que as inspeções técnicas por características sejam cada vez mais criteriosas, o que segue uma tendência de maior rigor com o passar do tempo, tornando cada vez mais exigentes as inspeções dos veículos com uma menor tolerância, como: problemas na sinalização, pneus gastos além dos padrões mínimos, poluição pela descarga e suspensão desgastada, critérios que impedem a circulação dos veículos.

A fiscalização de ônibus e caminhões tem alguns critérios específicos; eles devem passar pela inspeção técnica veicular mais seguidamente. Neste caso, para os veículos acima de 3,5 toneladas esta inspeção ocorre de dois em dois anos até os seis anos, quando passa para a exigência anual até os dez anos e, após esse período, a inspeção é semestral, para comprovar que estão tecnicamente em condições e oferecer segurança no espaço viário. Segundo ES3 (2018), a Espanha está aderindo à fabricação de ônibus urbanos movidos a gás e elétricos, para serem menos poluentes e melhorar a qualidade do ar nos espaços urbanos.

LEGISLAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NA ESPANHA

Com relação às leis de trânsito na Espanha, existem dois grandes conjuntos de normas. Um do ponto de vista administrativo, que se refere à lei de tráfego e à lei geral de circulação do condutor. Paralelamente a isso, o código penal prevê, em seu texto legal, medidas punitivas para as transgressões no trânsito, que, por sua vez, têm aumentado as penas para as infrações, tornando-as mais rigorosas a cada reforma, o que tem ocorrido de maneira bem constante. São estas duas legislações, do ponto de vista legal, que contribuíram para a segurança viária.

Com base no respeito das regras de trânsito, ES1 (2018) lembra que uma coisa é ter direito e, a outra, é o abuso do direito, como muito se tem visto hoje em dia. O entrevistado faz uma observação sobre os casos brasileiros, quando, muitas vezes, não se respeitam leis, que, segundo ele, é resultado de uma falta de educação com as demais pessoas, englobando o não respeito aos pais, professores, médicos, juízes, policiais, etc. Ele evidencia que se perdeu a noção de humanidade ao não se respeitar mais o próximo de modo geral, seja em casa, na escola, no trabalho ou até mesmo no trânsito. O fato de as pessoas terem direitos deve ser visto como algo positivo, que proporciona segurança jurídica; no entanto, estes não podem ser ilimitados para não invadir a segurança das demais pessoas.



No trânsito verifica-se que o problema não é apenas o não cumprimento das regras, mas, também, a falta de punição para aqueles que não as cumprem. Assim, de acordo com ES1 (2018), “uma sociedade democrática parte da ideia em que o cidadão tem a consciência de sua cidadania, e vai usar ela para tornar a convivência melhor entre as pessoas”. Neste sentido, a primeira coisa que o cidadão precisa fazer é refletir sobre suas obrigações e buscar cumprir seus deveres, para, então, exigir seus direitos.

Na Espanha defende-se um conjunto de fatores que deve estar integrado no sistema de trânsito, como a fiscalização, aliada à penalização efetiva por meio da infração, para aquelas pessoas que não cumprirem as regras de trânsito. Segundo ES3 (2018), no espaço urbano verifica-se diariamente pessoas que estacionam em local proibido pela sinalização. Se estes sujeitos nunca forem repreendidos por esta atitude, nunca irão observar a sinalização e vão considerar essa uma atitude normal. A punição pelo cometimento de uma infração de trânsito faz parte da organização do sistema e do espaço viário. Toda conduta que transgredir as regras de trânsito está sujeita à multa e medidas administrativas, o que ajuda as pessoas a ter mais consciência.

A preocupação com os condutores embriagados na Espanha iniciou com a lei de tráfego em 1950, que já proibía a direção sob efeito de álcool. Estas regras, no entanto, foram evoluindo com o passar do tempo, juntamente com a fiscalização, que tem se tornado cada vez mais efetiva. A última alteração na parte legal sobre a embriaguez no trânsito ocorreu no ano de 2015, quando se estabeleceu distintas quantidades sobre o limite de álcool, isto é, dependendo do grupo de condutores existem diferentes limites de tolerância da embriaguez para conduzir. Conforme a Dirección General de Tráfico, para os condutores, em geral, que excederem o limite de 0,25mg/l até 0,50mg/l de álcool expelido, será aplicada, como sanção, uma multa administrativa de 500 Euros e 4 pontos, e acima de 0,51mg/l será de 1.000 Euros e 6 pontos. Os condutores novos, com até dois anos de licença, e condutores de veículos profissionais que excederem o limite de 0,15mg/l até 0,30mg/l de álcool expelido, terão também este enquadramento de 500 Euros e 4 pontos; para esta categoria de condutores que exceder o limite de 0,30mg/l será de 1.000 Euros e 6 pontos.

Conforme ES3 (2018), para todas as situações de embriaguez ao volante que exceder ao limite de 0,60mg/l de ar expelido, o condutor, além das penas administrativas de multa, pontuação e retenção do veículo até apresentação de outro condutor com licença para conduzir, estará também sujeito às penalidades na via penal, que será julgado por um juízo competente.



Para este julgamento será levada em consideração a gravidade do fato e o histórico do condutor, que estará sujeito à pena de prisão de 3 a 6 meses ou a uma multa de 6 a 12 meses, ou, ainda, trabalho em benefício da comunidade de 31 a 90 dias e, em qualquer caso, privação do direito de conduzir veículos motorizados e ciclomotores por um período de tempo entre 1 e 4 anos.

Em situações em que a embriaguez tenha gerado algum dano ou tenha causado algum acidente como consequência, ferindo ou matando outras pessoas, as penas aumentam consideravelmente. Uma diferença, no caso de a pessoa recusar-se a fazer teste de etilômetro, que se constata na realidade brasileira, é que enquanto no Brasil a recusa é uma possibilidade e a pessoa é enquadrada pela pena mais leve na embriaguez, na Espanha não se permite a recusa e este procedimento é obrigatório. Mediante a não realização do teste, a pena é de prisão e privação do direito de conduzir, que, neste caso, se julga pela pena mais grave. O entendimento na Espanha com relação a este fato refere-se à pessoa que, ao recusar a realização do teste, não estará colaborando com a justiça e, desta forma, não poderá ter benefícios com essa atitude.

Com base nas informações de ES5 (2018), ocorreram muitas mudanças na legislação de trânsito a partir de 1989, como o uso obrigatório do cinto de segurança para os passageiros do banco de trás do veículo, além da obrigatoriedade dentro da cidade, pois, até este período, só era fiscalizada nas rodovias. A partir desta época passou a ser exigida a licença de condutor para motocicletas, de até 50 cilindradas, para jovens de 16 a 18 anos que podem conduzir na Espanha, mas não podendo levar passageiro, bem como passou a ser obrigatório o uso do capacete para todo tipo de motocicleta.

Um fator que contribui em casos de acidentes de trânsito e dá segurança jurídica na Espanha é o seguro obrigatório, que cobre danos pessoais e materiais contra terceiros, e que é exigido para todos os veículos. Este seguro obrigatório para cobrir danos a terceiros é muito fiscalizado pela polícia de trânsito, e o descumprimento desta exigência tem uma sanção com pena de multa e imobilização do veículo até a providência do seguro.

Na Espanha existe um mecanismo de controle dos condutores de trânsito por meio de um carnê do condutor, que acarreta perda de pontos toda vez que levar uma infração de trânsito. Este sistema de controle por pontos apresenta-se de forma muito idêntica com a regra brasileira, que suspende a licença do condutor para aqueles que cometerem um limite de infrações. Uma das diferenças com o caso brasileiro é quanto à validade dos pontos, que, no Brasil, prescrevem em um ano, e na Espanha não, além de outras peculiaridades que dependem do tipo de infração.



Este sistema tem conseguido conscientizar muito os condutores na Espanha, porque antes se pagava a multa e estava livre, e, a partir da criação do carnê, esses poderão perder a licença e ter de refazer os exames. Conforme ES2 (2018), esta previsão do carnê por pontos, na Espanha, contribuiu para uma melhora no trânsito, e justifica, em parte, a redução significativa do número de acidentes e mortes no trânsito.

PORQUE INVESTIR EM UMA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO?

Com relação a este tema que aborda a influência do fator humano nas relações do trânsito, ES2 e ES5 (2018), que ressaltam a melhora dos índices no trânsito na Espanha a partir da década de 80, entendem que a educação para o trânsito não teve, num primeiro momento, uma grande participação nestes resultados. O trabalho de conscientização e cuidado no trânsito permite um resultado mais a longo prazo, que aparece com o surgimento dos temas transversais, que se apresentam, pela primeira vez na Espanha, com a segunda grande lei sobre a educação – a Lei Orgânica Geral do Sistema Educativo (LOGSE, 1990) –, que pode ser definido como um momento-chave, pois até este período se trabalhava apenas com o saber ensinado de forma vertical e, a partir daí, a escola, organizada no sistema vertical, passou a trabalhar também os temas transversais, incluindo a educação viária.

Na prática, o que se observa com relação à educação viária é que ela não ocorre conforme planejado nos temas transversais. De acordo com ES2 (2018), todos os professores apoiam e consideram muito boa esta ideia, porém a execução não é tão simples assim. Sabe-se o que deve ser ensinado, mas não existe uma cobrança dos professores, com uma definição clara, de quando, como e onde devem ser repassados estes ensinamentos. Desta forma, o ensinamento da educação viária nas escolas ocorre muito mais por outras associações que se fazem presentes nas escolas, como ações das polícias com práticas educativas e outras entidades governamentais e não governamentais, do que pelo ensino dos professores.

Apesar de não se apresentar muito eficiente a educação formal por meio dos temas transversais em sala de aula, ES2 (2018) reconhece que na Espanha se conseguiu um bom resultado no quesito da conscientização dos condutores, ciclistas e pedestres no trânsito, por meio de campanhas educativas realizadas pelas propagandas de televisão, rádio e *outdoors*, além das próprias atividades da polícia, que têm surtido um efeito positivo na redução de vítimas.



Neste sentido, ES4 (2018) assevera que não existe uma norma legal impositiva sobre a educação viária nas escolas; o que está sendo realizado com relação a este tema são atividades voltadas para a educação viária, de forma pontual, por iniciativa própria de alguns professores, que buscam inserir na formação primária estas noções de cuidado e conscientização sobre os riscos que o trânsito oferece. Com base nas declarações de ES5 (2018), que considera os temas transversais e a educação viária a partir da década de 90, é possível afirmar que a educação teve uma influência muito pequena na melhora dos índices de mortes no trânsito, pois esta educação viária não traz resultados imediatos, sendo um processo a longo prazo.

Para compreender um pouco melhor esta realidade da Espanha com relação à educação viária, é necessária a abordagem de alguns programas que são desenvolvidos no âmbito da educação. Um destes programas, que tem dado bons resultados, é o “seguro que te mueves”, desenvolvido com alunos do secundário em Sevilha e algumas cidades limítrofes. Teve início em 2007, com o objetivo de buscar envolver os alunos com investigações sobre os problemas da comunidade em que vivem. O Programa consiste na formação de grupos de alunos que fazem um levantamento dos principais problemas relacionados com a mobilidade viária. Cada grupo escolhe um tema e busca soluções para o caso. Após as observações das principais dificuldades encontradas pelas suas comunidades, busca-se, junto ao órgão responsável, encontrar a melhor solução para cada caso.

A participação de forma inclusiva na sociedade em que vivem e a viabilização da resolução de alguns problemas, permite aos adolescentes aprender práticas conscientes para a segurança viária. Para isso, não se tem a intenção de trabalhar com metas imediatistas para curto prazo, mas oferecer ferramentas para confrontar e adquirir conhecimentos e perspectivas, deixando-os comprometidos e alertas com suas metas ante a manipulação de ideias. Isso torna as pessoas participativas e educadas para exercer com pleno conhecimento e direito a sua cidadania.

Para desenvolver este Programa se utiliza uma metodologia que inclui conhecimentos teóricos com o uso de redes sociais e diagnósticos sobre as ruas e áreas comuns de circulação, e dados estatísticos sobre ocorrências de acidentes que permitem aos integrantes do programa observar e analisar o contexto viário, com o intuito de discutir soluções viáveis e sustentáveis para cada local. São formados grupos pequenos de quatro a seis alunos que saem para a rua e buscam investigar o que pode ser melhorado no espaço viário. Trabalham temas como faixa de



segurança, sinalização e mobilidade. Cada grupo pesquisa sobre um tema e, em algumas situações, vai a campo para entrevistar os próprios moradores a respeito do que consideram mais importante ou mais urgente para ser realizado em seu bairro, integrando os alunos ao espaço viário em que habitam como forma de exercício da cidadania.

Alguns dos principais enfoques abordados pelo Programa é despertar o interesse dos adolescentes e dos mais jovens a fazer parte do processo de construção do espaço viário e, de certa forma, permitir que se sintam incluídos neste espaço como cidadãos. Busca-se transmitir a aprendizagem dos conceitos básicos sobre o espaço urbano para uma posterior aplicação nas atividades da vida cotidiana, aumentando a conscientização sobre as consequências causadas pelas infrações e pelo desrespeito das normas de trânsito. Esta conscientização para o trânsito deve partir de um comprometimento conosco e com nosso semelhante, pois as vítimas não são apenas números; são pessoas com nome e sobrenome, são pais, filhos, irmãos, companheiros, namorados e namoradas, e ninguém quer que eles deixem este mundo cedo demais.

Incentivar a população mais jovem sobre a importância que tem a vida diante da segurança viária, ajuda a aprofundar o conhecimento sobre o ambiente em que vivem, seus riscos e a própria sustentabilidade. Este compromisso socioambiental, que também é abordado neste Programa, traz uma perspectiva com relação ao âmbito da condução econômica, como um debate sobre a necessidade e a importância do transporte público como uma alternativa para melhorar a mobilidade e garantir uma maior sustentabilidade. Isso permite aumentar o conhecimento sobre a poluição sonora e suas repercussões inconvenientes na área social e ambiental, que, muitas vezes, são ignorados pela população mais jovem.

A abordagem deste tema ocorre em parceria entre alunos, professores, escola e município, sendo uma atividade realizada fora do período normal de aula e considerada atividade extraclasse, desenvolvida como um trabalho voluntário. Este programa ajuda os adolescentes a compreender a forma de agir dos gestores públicos, que, muitas vezes, precisam optar, entre vários problemas, por aqueles de mais urgência e realizar melhorias de forma escalonada conforme as verbas disponíveis. Em resumo, diante das propostas de melhoria apresentadas pelos alunos, as prefeituras filtram as mais urgentes e necessárias ou que estão dentro de um orçamento financeiro disponível pelo município.

Além deste Programa, que é específico para adolescentes do ensino secundário, existem outros programas de educação viária na Espanha que buscam atingir todas as faixas



etárias, como é o caso da “Federación Estatal de Técnicos en Educación y Seguridad Vial” (Fetevi), que tem trabalhado na conscientização das pessoas desde o maternal, infantil, até os adultos e, inclusive, os idosos. Com as crianças e jovens busca-se investigar e discutir a utilização do próprio entorno do espaço escolar, abordando o conteúdo a partir de uma metodologia que combina teoria e atividades práticas que ajudam as crianças e jovens a conhecer melhor o espaço em que vivem ao analisarem a segurança viária do seu bairro; observam a infraestrutura, o respeito pelas normas viárias, os habitantes que ali vivem e tudo o que consideram importante destacar com relação ao espaço viário.

De acordo com ES5 (2018), a educação viária se dá muito pela prática dos alunos que passam pela rua para chegar até a escola e, assim, fazem uso do espaço viário. Lembra, também, que outro fator importante é a presença dos pais neste ensinamento, na medida em que pouco adianta a escola se empenhar na educação viária e, quando estão com seus pais, este ensinamento não é colocado em prática, considerando que a escola não é a única responsável para dar educação; ela somente colabora com a família, que deve ser a principal formadora. Por isso, o ensinamento não se restringe ao espaço escolar, mas ao cruzar a rua com cuidado, observar a faixa de segurança, usar os equipamentos de segurança para andar de bicicleta, quando passageiros no veículo usar o cinto de segurança ou cadeirinha, dependendo da idade, entre outros cuidados.

Toda criança tem o direito de ser educada para a segurança viária, o que deve ser proporcionado pelos pais e educadores, que permitirão a formação de um futuro condutor conscientizado. Educar para a sensibilização no trânsito não é uma tarefa tão simples. Mostrar porque usar o cinto de segurança, porque não andar em excesso de velocidade, porque não dirigir embriagado, porque não usar o celular enquanto dirigir, entre tantas outras infrações, são desafios que se colocam aos educadores, que têm a nobre missão de educar sobre as melhores formas de se portar no espaço viário, pois são ações simples, que, no entanto, ao serem descumpridas, podem mudar radicalmente a sua vida.

As trocas no meio acadêmico se dão pelas experiências, abrindo a escola para a sociedade, projetando-a como um espaço público de importância geral e cobrando especial interesse para avançar com o compromisso de cidadania, comprometida não só com a realidade à sua volta, mas também com o planeta. Por meio destes programas educativos sobre o trânsito, busca-se formar cidadãos ativos e comprometidos com as problemáticas locais. É necessária



uma primeira abordagem destes temas já nos anos iniciais, e requer continuidade para que os jovens tenham a possibilidade e a oportunidade de seguir participando das verdadeiras questões de cidadania (MORENO FERNÁNDEZ; GARCÍA PÉREZ; 2015).

Existem atividades que não se aprendem apenas com conceitos e estudos teóricos, mas se adquirem pelo compromisso de uma postura crítica e da comprovação mediante experiências práticas. Para alguns ensinamentos não é suficiente apenas introduzir conteúdo curricular na escola e repassar informações teóricas; é preciso a prática destes ensinamentos na medida em que certas atividades só se aprendem praticando (MORENO FERNÁNDEZ; GARCÍA PÉREZ, 2015). Neste sentido, a educação para o trânsito, bem como a cidadania ativa, se aprende na prática abordada no espaço escolar e na forma de melhorar os cidadãos, comprometendo-os com o seu local e com as pessoas que vivem à sua volta.

Para isso, torna-se necessário adotar uma organização escolar coerente com princípios democráticos, em que todos os agentes participam do processo educativo. É a partir da escola que se possibilita a construção de uma sociedade mais justa, com propostas que podem contribuir para consolidar o processo de cidadania, abordando este tema a partir de um contexto local de forma participativa, mas sempre levando em conta uma perspectiva global em que a escola se integre com a sociedade. Trazer experiências educativas e demonstrar uma possibilidade de diálogo com a sociedade abre espaço para encontros que repercutem em benefícios, transformando a escola e a sociedade, objetivando um mundo melhor.

Identifica-se, ainda, que a educação para o trânsito deve ser algo constante; algo que deve nos acompanhar ao longo da vida, pois, ao analisar os dados estatísticos, constata-se, por óbvio, que o número de mortes de pessoas jovens no trânsito é bem maior do que as de idade mais avançada. Isso ocorre pela inexperiência e falta de cuidados no trânsito, mas, também, pelo maior número de pessoas desta faixa etária que circula no espaço viário. O que é necessário considerar nesta análise, porém, são as proporções de cada faixa etária, o que nos permite afirmar que, apesar de as pessoas de mais idade não representarem um número muito expressivo de vítimas no trânsito, elas continuam fazendo parte destas estatísticas dentro de suas proporções, uma vez que usufruem deste espaço principalmente como pedestres nas áreas urbanas.

Há a necessidade de considerar-se alguns conceitos para um trânsito mais humanizado, levando-se em conta a condição física deste grupo de pessoas de mais idade diante de suas



limitações, com reflexos mais lentos e diminuição da visibilidade, que são fatores que acabam as expondo, muitas vezes, ao risco de atropelamentos no espaço viário. Diante disso, na Espanha também existem muitos trabalhos de conscientização para o trânsito sendo realizados com pessoas da terceira idade, uma vez que elas representam um número considerado nas vítimas de atropelamento no trânsito do país.

Uma ideia que pode ser constatada na Espanha é o desenvolvimento e a construção das cidades voltadas para as pessoas e não para os veículos. Neste sentido, um bom exemplo é a cidade de Pontevedra, que fica na região noroeste da Espanha. Com o objetivo de melhorar a convivência das pessoas na cidade, restringiu-se o uso do trânsito de veículos na parte central, permitindo apenas aos seus moradores circular neste local, o que possibilitou criar um amplo espaço de convivência aos pedestres. A formação cultural das pessoas que têm a oportunidade de viver em uma cidade que valoriza seu povo, com o ensino da educação para o trânsito quando crianças e com respeito à cidadania, como ocorre em algumas cidades da Espanha, reflete diretamente no respeito ao próximo e às leis de trânsito, de modo que dificilmente estas pessoas desobedecerão às leis quando adultos.

Considerando a educação para o trânsito como uma formação constante, grande parte desta conscientização na Espanha ocorre por meio da divulgação na imprensa, pela televisão, rádio, jornais, além de placas de sinalização ao longo das rodovias. A Dirección General de Tráfico é o órgão do governo da Espanha que controla e coordena este material publicitário em âmbito administrativo para toda Espanha. Os próprios *sites* de notícias ajudam a publicizar sempre que tiver ocorrências de maior gravidade ou condutas perigosas no espaço viário, recriminando tais fatos como atitudes inaceitáveis e ações que não são bem-vistas pela sociedade.

Estas campanhas ocorrem principalmente nos períodos festivos e feriados prolongados, quando, normalmente, as pessoas viajam mais e aumentam os acidentes. Estas campanhas publicitárias buscam sensibilizar as pessoas para atitudes mais conscientes no espaço viário, utilizando, muitas vezes, depoimentos daqueles que foram vítimas do trânsito, enfatizando as consequências de acidentes e mortes ocorridas com aqueles que não respeitam as normas de trânsito, o que geralmente está atrelado ao não uso do cinto de segurança, ao excesso de velocidade, à utilização do celular quando estiver dirigindo e à embriaguez ao volante.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao estudar e analisar a realidade do trânsito na Espanha foi possível observar algumas mudanças que contribuíram para melhorar a segurança no espaço viário nos últimos anos. Levou-se em consideração o desenvolvimento político e econômico, a melhora na engenharia dos veículos com a Inspeção Técnica Veicular, além da infraestrutura, que garantiu uma maior segurança nas rodovias. Uma ampliação dos espaços para os pedestres nas áreas urbanas permitiu um maior conforto para as pessoas nos lugares públicos de convivência, como bancos para se sentar e muitas áreas sombreadas para o lazer. Isso tornou as cidades mais humanas, com diferentes formas de transporte, que foi pensada para as pessoas e não só para os veículos, valorizando uma cultura de compartilhamento e conscientização sobre o espaço urbano.

Outro fator importante pode ser associado às mudanças nas leis administrativas e penais com critérios claros e rígidos para a aplicação no trânsito, que vêm acompanhados de uma eficiente fiscalização e controle policial. Também o amplo trabalho com a educação viária para deixar as pessoas mais esclarecidas e conscientes, tanto no espaço escolar quanto fora dele, por meio de programas de educação e conscientização para o trânsito, campanhas publicitárias, campanhas policiais e controles de tráfego, que ajudaram a mostrar para as pessoas que o trânsito é uma atividade de risco e assim deve ser considerado.

Verificou-se a relação do trânsito com a cidadania, de modo que a postura das pessoas no espaço viário é o reflexo do grau de cidadania de um país. Desta forma, ajustar a cultura e adaptá-la às necessidades de diferentes locais, cidades ou países, é uma tarefa que exige trabalhar as diferenças de cada local. Neste sentido, sabe-se que o ideal seria todas as áreas contribuírem para melhorar a segurança viária; por exemplo, ter rodovias bem sinalizadas e em bom estado de conservação, ter a engenharia dos veículos de boa qualidade e ter leis coerentes e fiscalização rígida, como ocorre na Espanha. Adequar estas realidades ao Brasil, que está em fase de desenvolvimento e sujeito a falhas na segurança viária, porém, exige alguns procedimentos que podem, em parte, ser supridos com uma boa educação para o trânsito, que se apresenta como alternativa fundamental para diminuir os riscos no espaço viário.



REFERÊNCIAS

ES1 – *Entrevista 1*: relato [5 out. 2018, 3 p.]. Sede da Universidade de Sevilha. Departamento de Filosofia em Direito. Sevilha/ES. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí, RS, 2018. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do autor. Ijuí: Unijuí, 2018.

ES2 – *Entrevista 2*: relato [5 out. 2018, 4 p.]. Sede da Universidade de Sevilha. Departamento de Educação, Didática, Ciências Experimentais e Sociais. Sevilla/ES. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí, RS, 2018. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do autor. Ijuí: Unijuí, 2018.

ES3 – *Entrevista 3*: relato [22 out. 2018, 7 p.]. Escritório do Ministério Público Federal, da Delegacia e Fiscalização de Trânsito do Estado de Andaluzia, Ceuta e Melilla. Sevilha/ES. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí, RS, 2018. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do autor. Ijuí: Unijuí, 2018.

ES4 – *Entrevista 4*: relato [26 out. 2018, 2 p.]. Sede da Universidade de Sevilha. Departamento de Educação. Sevilha/ES. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí, RS, 2018. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do autor. Ijuí: Unijuí, 2018.

ES5 – *Entrevista 5*: relato [26 out. 2018, 2 p.]. Sede da Universidade de Sevilha. Departamento de Educação, Didática e Organização Escolar. Sevilha/ES. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí, RS, 2018. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do autor. Ijuí: Unijuí, 2018.

ES6 – *Entrevista 6*: relato [29 out. 2018, 2 p.]. Sede da Universidade de Sevilha. Departamento de Educação, Didática das Ciências Experimentais e Sociais. Sevilha/ES. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí, RS, 2018. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do autor. Ijuí: Unijuí, 2018.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Disponível em: <http://www.dgt.es/es/>. Acesso em: 3 ago. 2021.

LOGSE. Lei Orgânica Geral do Sistema Educativo. 1990. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1990/10/04/pdfs/A28927-28942.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2021.

MORENO FERNÁNDEZ, O.; GARCÍA PÉREZ, F. F. Educar para una ciudadanía activa en el espacio municipal. In: CASTROGIOVANNI, A. C.; TONINI, I. M^a.; KAERCHER, N.; COSTELLA, R. Z. (org.). *Movimentos no ensinar geografia*. Rompendo rotações. Porto Alegre: Evangraf, 2015, p. 11-28. ISBN: 978-85-7727-739-1