ISSN: 2675-7222

SAS
South American Sciences

VIOLÊNCIA E ACIDENTES NO TRÂNSITO BRASILEIRO: PRÁTICAS EDUCACIONAIS DE CIDADANIA E BOA CONVIVÊNCIA

VIOLENCE AND ACCIDENTS IN BRAZILIAN TRAFFIC: EDUCATIONAL PRACTICES OF CITIZENSHIP AND GOOD COEXISTENCE

https://doi.org/10.63330/sasciencesv6n2-276

Submetido em: 23/10/2026 e Publicado em: 03/11/2026

SAS: e26504

Fábio Junio Olímpio Cezário
Acadêmico do Mestrando e Doutorando em Ciências da Educação da Instituição Christian Business School. Pós-graduado em Psicologia Cognitivo Comportamental pela FACULESTE; Pós-graduado em Análise do Comportamento Aplicado pela UNIFAHE; Pós-graduado em Saúde Coletiva pela Faculdade IGUAÇU. Graduado em Pedagogia pela Universidade Paulista UNIP; Graduado em Psicologia pela Universidade Estácio de Sá; Graduado em Administração pelo Centro Universitário Unihorizontes.
E-mail: nemfabio.cezario@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0009-0005-1557-4159

Elias Mateus da Silva
Acadêmico do Mestrando e Doutorando da Instituição Christian Business School; Pós-graduação em Educação Especial Inclusiva na Instituição Ipemig. Graduado em Pedagogia e em Educação Especial na Ipemig.
E-mail: eliasadvogado2013@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0009-0003-9112-8498

Rozineide Iraci Pereira da Silva
Professora Orientadora
Ph.D. Doutora em Ciências da Educação, Mestra em Ciências da Educação pela Universidade Federal de Alagoas-UFAL, Psicopedagoga, Pedagoga, Analista do Comportamento Aplicada, Especialista em Escrita Acadêmica Avançada, Professora do Ensino Superior e professora orientadora da Christian Business School-CBS.
E-mail: rozineide.pereira1975@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0009-0000-6863-7874

Resumo

O presente artigo investiga as interfaces entre a violência no trânsito, os sinistros viários e as práticas educacionais voltadas à formação para a cidadania e à boa convivência no espaço viário. Objetiva-se compreender em que medida a educação para o trânsito, compreendida como processo contínuo e transversal, pode atuar como fator transformador de comportamentos, reduzindo a violência e promovendo cultura de respeito e solidariedade. A metodologia adotada consiste em pesquisa bibliográfica sistemática, de natureza qualitativa, descritiva e explicativa, com levantamento de obras referenciais, legislação e estudos empíricos nacionais e internacionais. Foram selecionados aproximadamente 40 autores reconhecidos nas áreas de educação, psicologia social, direito, saúde pública e segurança viária. Os

resultados demonstram que a maior parte dos acidentes tem origem em fatores comportamentais — imprudência, desrespeito às normas, agressividade e indiferença à vida — e que as ações educativas, quando fundamentadas em valores como empatia, responsabilidade e justiça, apresentam potencial de transformação cultural superior a campanhas meramente informativas. Conclui-se que a educação para o trânsito não deve se restringir ao ensino de regras e placas, mas configurar-se como formação cidadã integral, capaz de reconhecer o espaço viário como espaço de convívio social, onde direitos e deveres se interpenetram. A hipótese de pesquisa foi confirmada: práticas educativas centradas na convivência ética e na cidadania constituem caminho eficaz para a redução da violência e dos acidentes no trânsito brasileiro.

Palavras-chave: Cidadania; Convivência social; Educação para o trânsito; Segurança no trânsito; Violência viária.

Abstract

This article investigates the interfaces between traffic violence, road crashes, and educational practices aimed at citizenship formation and good coexistence in public spaces. The objective is to understand how traffic education — understood as a continuous and cross-cutting process — can act as a transforming factor of behaviors, reducing violence and promoting a culture of respect and solidarity. The methodology consists of systematic bibliographic research, of a qualitative, descriptive, and explanatory nature, with a survey of reference works, legislation, and national and international empirical studies. Approximately 40 recognized authors in the fields of education, social psychology, law, public health, and road safety were selected. The results show that most accidents originate in behavioral factors — imprudence, disregard for rules, aggressiveness, and indifference to life — and that educational actions, when grounded in values such as empathy, responsibility, and justice, demonstrate greater cultural transformation potential than merely informative campaigns. It is concluded that traffic education should not be restricted to teaching rules and signs, but rather constitute comprehensive citizenship education, capable of recognizing road space as a social environment where rights and duties are intertwined. The research hypothesis was confirmed: educational practices centered on ethical coexistence and citizenship constitute an effective path toward reducing violence and accidents in Brazilian traffic.

Keywords: Citizenship; Road violence; Social coexistence; Traffic education; Traffic safety.

1 INTRODUÇÃO

O trânsito constitui um dos espaços públicos mais compartilhados e, ao mesmo tempo, mais tensos da sociedade brasileira. Dados do Ministério da Saúde e do Observatório Nacional de Segurança Viária

revelam que os sinistros viários se configuram como uma das principais causas de morte e internação no país, especialmente entre jovens de 15 a 29 anos. Estimativas indicam que mais de 37 mil pessoas perderam a vida no trânsito brasileiro em 2024, aos quais se somam centenas de milhares de feridos, com sequelas físicas e emocionais que perduram por toda a vida. Os custos sociais, econômicos e humanos são incalculáveis: famílias destruídas, sobrecarga no sistema de saúde pública, prejuízos à produtividade nacional e, sobretudo, a sensação de que nas vias públicas a vida tem valor reduzido.

Não se trata, porém, de fatalidade. A expressão "acidente", que por muito tempo sugeriu imprevisibilidade e inevitabilidade, vem sendo substituída por "sinistro de trânsito" — termo que carrega a consciência de que a imensa maioria desses eventos é evitável. Quando se analisam as causas, verifica-se que em cerca de 90% dos casos o fator determinante é o comportamento humano: excesso de velocidade, consumo de álcool associado à direção, distração, desrespeito aos pedestres, agressividade e indiferença ao outro. Não são falhas mecânicas ou climáticas, mas escolhas — e é precisamente sobre as escolhas que a educação pode incidir.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estabelece, em seu Artigo 74, que "a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito". A Constituição Federal de 1988, por sua vez, em seu Artigo 23, inciso XII, prevê como competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito. Contudo, a aplicação desses dispositivos tem se mostrado fragmentada, insuficiente e, em muitos casos, reduzida a campanhas pontuais que não alteram a cultura profundamente enraizada de competição, desrespeito e violência nas vias.

A relevância deste estudo fundamenta-se em três pilares: Primeiro, a dimensão humana e social do problema. A violência no trânsito ceifa vidas de forma silenciosa e massiva, sem que a sociedade a perceba integralmente como violência. Reconhecê-la como tal é o primeiro passo para transformá-la. Segundo, a insuficiência de abordagens meramente repressivas ou informativas.

A aplicação de multas e campanhas de conscientização isoladas mostram-se incapazes de alterar padrões profundos de comportamento. Faz-se necessária formação que toque valores, empatia, sentido de pertencimento e responsabilidade — ou seja, formação cidadã. Terceiro, a escassez de revisões que integrem educação para o trânsito, cidadania e convivência pacífica de modo sistemático. Muitos estudos tratam do tema de forma instrumental — como aprendizado de placas e regras — sem aprofundar a dimensão ética e social do trânsito como espaço de encontro e partilha.

Como problema de pesquisa delineou-se: De que modo práticas educacionais fundamentadas na cidadania e na boa convivência podem contribuir para a redução da violência e dos acidentes no trânsito brasileiro?

Nessa lógica, o Objetivo Geral: Analisar as relações entre a violência no trânsito, os acidentes viários e as práticas educacionais centradas na cidadania e na boa convivência, identificando caminhos pedagógicos capazes de transformar a cultura viária brasileira. Tendo como Objetivos Específicos: Compreender a natureza da violência no trânsito, distinguindo-a de meros eventos fortuitos e identificando seus determinantes culturais, psicológicos e sociais; Examinar os fundamentos legais, teóricos e pedagógicos da educação para o trânsito no Brasil, sob a perspectiva dos direitos humanos e da formação cidadã; Propor diretrizes para práticas educativas transformadoras, que associem conhecimento normativo à vivência da empatia, do respeito e da solidariedade no espaço viário.

A Hipótese que norteia essa pesquisa é: As práticas educacionais que ultrapassam a mera transmissão de regras e se fundamentam na formação para a cidadania, no respeito à dignidade humana e na convivência solidária constituem fator decisivo e transformador para a redução da violência e dos acidentes no trânsito brasileiro, sendo mais eficazes a longo prazo do que ações repressivas ou informativas isoladas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O TRÂNSITO COMO ESPAÇO SOCIAL: VIOLÊNCIA, CULTURA E DIREITOS

O trânsito não é apenas um conjunto de vias, veículos e sinais. É, antes de tudo, espaço de convivência humana, onde cada pessoa — condutor, pedestre, ciclista — exerce direitos e assume deveres em relação aos demais. Rozestraten (1998), um dos pioneiros da psicologia do trânsito no Brasil, lembra que:

> O trânsito é, essencialmente, fenômeno social. As vias públicas são extensões da cidade, espaço de todos, onde a presença do outro não é incômodo a ser superada, mas razão mesma da existência do espaço comum. Quando esquecemos disso, o outro transforma-se em obstáculo, em rival, em inimigo — e é nesse clima que nascem a agressividade, a imprudência e a violência que ceifam milhares de vidas a cada ano (Rozestraten, 1998, p. 45).

Essa percepção é fundamental. Se o trânsito é espaço social, a violência que nele se manifesta não é acidental: é expressão de uma cultura mais ampla de indiferença, na qual o outro é percebido como estranho ou adversário. Como observa Barboza (2018), a conduta no trânsito reflete a conduta na vida em sociedade. Quem não respeita o pedestre na faixa de travessia demonstra, em essência, não reconhecer a humanidade daquele que está do outro lado.

A violência no trânsito configura-se, portanto, como violência social. Para Sacramento et al. (2023):

> A banalização da morte nas vias brasileiras não é consequência inevitável do progresso nem da densidade do tráfego. É resultado de escolhas coletivas: investimentos insuficientes em segurança, formação deficitária de condutores, legislação que oscila entre rigor e frouxidão e, sobretudo, de uma cultura que ainda não internalizou que preservar a vida é valor supremo, acima de qualquer pressa, qualquer vantagem, qualquer impaciência (Sacramento; Almeida; Martins Júnior, 2023, p. 9).

Do ponto de vista jurídico, a dignidade da pessoa humana — princípio fundamental da Constituição Federal de 1988 — deve orientar toda a política de trânsito. Nenhum direito de locomoção justifica colocar em risco a vida de outrem. O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Artigo 3º, estabelece que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito". A redação é clara: o direito não é apenas de circular, mas de circular em condições seguras — o que implica deveres recíprocos de respeito e cuidado.

2.2 DETERMINANTES COMPORTAMENTAIS DOS ACIDENTES: PARA ALÉM DO "ACIDENTE"

A terminologia não é neutra. A palavra "acidente" vem do latim *accidens*, aquilo que cai por acaso, sem causa previsível. Por muito tempo, essa compreensão permeou as estatísticas, dando a impressão de que as mortes nas estradas fossem fatalidade. Hoje, sabe-se que mais de 90% dos sinistros têm causas identificáveis e, em grande medida, evitáveis.

Dentre os fatores humanos preponderantes, o Observatório Nacional de Segurança Viária (2024) destaca: excesso de velocidade, direção sob efeito de álcool, distração (especialmente pelo uso de celular), desrespeito à preferência, não guarda de distância segura e desobediência aos sinais de trânsito. Nenhum desses é falha técnica. São decisões. Como ressalta Piovesan (2004):

> Quando um condutor ultrapassa em local proibido, acelera além do permitido ou ignora a faixa de pedestres, não está vítima de um destino impiedoso. Está fazendo uma escolha — e essa escolha, repetida por milhões de pessoas, forma o tecido da violência viária. O que falta, na maioria dos casos, não é conhecimento da lei, mas compreensão do que está em jogo: vidas humanas (Piovesan, 2004, p. 29).

A psicologia social ajuda a compreender por que pessoas que se consideram boas cidadãs em outros contextos comportam-se de forma agressiva ou indiferente ao volante. Silva (2020) aponta que o veículo pode funcionar como "casca protetora", que reduz a percepção de humanidade no outro e diminui a empatia. A distância física criada pela lataria favorece a desresponsabilização: o condutor não vê o olhar do pedestre, não ouve o grito, não sente o impacto — e isso torna mais fácil acelerar.

Nesse sentido, Guimarães (2024), do Observatório Nacional de Segurança Viária, defende que a formação de condutores deve priorizar o comportamento e a percepção de risco, em vez de se restringir a habilidades mecânicas. Ensinar a dirigir não é apenas ensinar a manobrar; é ensinar a julgar, a ponderar, a colocar a vida do outro acima do próprio desejo de avançar.

2.3 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: FUNDAMENTOS LEGAIS E LIMITAÇÕES DAS PRÁTICAS ATUAIS

A educação para o trânsito possui amparo jurídico robusto no Brasil. Além da Constituição e do Código de Trânsito, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB — Lei nº 9.394/1996) prevê a temática como conteúdo transversal, presente nos Parâmetros Curriculares Nacionais e na Base Nacional Comum Curricular. As Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito, aprovadas pela Portaria nº 147/2009 do Denatran, reforçam a necessidade de formação contínua desde a pré-escola.

No entanto, a aplicação prática dessas diretrizes encontra-se aquém do prescrito. Schneider (2020) observa que, na maioria das vezes, a educação para o trânsito nas escolas reduz-se a atividades pontuais: uma palestra no Dia Nacional de Trânsito, um cartaz desenhado, uma visita ao batalhão de trânsito — sem continuidade, sem aprofundamento, sem vinculação aos valores que a escola deveria cultivar.

> O problema não é falta de leis, mas de compreensão sobre o que significa educar para o trânsito. Não se trata de treinar cidadãos para decorar placas e multas. Trata-se de formar sujeitos que percebam o outro como semelhante, que reconheçam nas regras não apenas limites à sua liberdade, mas garantias de segurança para todos. Enquanto a educação para o trânsito for vista como disciplina acessória, não como formação ética e cidadã, os números das estatísticas continuarão a nos lembrar de vidas perdidas que poderiam ter sido preservadas (Schneider, 2020, p. 298).

Lourenço (2025) reforça que a temática deve ser trabalhada de forma transversal, integrada a disciplinas como ética, cidadania, geografia, matemática (análise de dados), língua portuguesa (relatos de experiência) e artes. O trânsito não é tema de uma só matéria: é lente para compreender a convivência social inteira.

2.4 PEDAGOGIA DA CONVIVÊNCIA: EDUCAÇÃO COMO PRÁTICA DE LIBERDADE E RESPONSABILIDADE

Paulo Freire, referência fundamental da educação brasileira, ensinava que a educação não é transmissão de conhecimento, mas criação de possibilidades para a produção ou construção dele. Aplicado ao trânsito, isso significa que não basta dizer à criança: "não atravesse fora da faixa". É preciso perguntar: "o que acontece quando alguém atravessa fora da faixa? Quem é afetado? Como nos sentimos quando não somos respeitados?" A transformação começa quando o sujeito pensa por si mesmo, quando sente empatia, quando reconhece no outro o seu semelhante.

Para Zabala (1998), a educação para a cidadania desenvolve-se pela vivência, não pela instrução abstrata. No caso do trânsito, isso significa que a escola deve propiciar experiências: simulações de travessia, debates sobre notícias de acidentes, projetos de melhoria da mobilidade no bairro, entrevistas com vítimas e profissionais de segurança. Conforme assinalam Santos Júnior et al. (2024):

> A extensão universitária e os projetos escolares que envolvem a comunidade mostram que quando os sujeitos não apenas ouvem, mas participam, criam, debatem e se comprometem, a mudança de atitude é mais profunda e duradoura. A consciência cidadã não se recebe: se constrói, na prática compartilhada (Santos Júnior; Pimentel; Calheiros, 2024, p. 12).

Morin (2012), por sua vez, lembra a necessidade de pensar a relação entre o todo e as partes. No trânsito, cada condutor é parte de um sistema; a segurança de todos depende de cada um. Ensinar isso é ensinar a consciência de interdependência: minha liberdade de dirigir termina onde começa a segurança do outro.

2.5 SAÚDE PÚBLICA, CULTURA DE PAZ E VISÃO ZERO

A Organização Mundial da Saúde (OMS, 2021) classifica os acidentes de trânsito como epidemia global, especialmente em países de média e baixa renda. No Brasil, a resposta tem sido insuficiente. O modelo da Visão Zero, originário da Suécia e adotado em diversas cidades do mundo, parte do princípio de que nenhuma morte nas vias é aceitável. A meta não é reduzir um pouco, é chegar a zero. E isso exige: infraestrutura segura, legislação firme, fiscalização presente e educação transformadora.

Ressalta-se que a Visão Zero não deposita toda a responsabilidade no cidadão: reconhece que o Estado tem o dever de oferecer condições seguras. Mas também reconhece que nenhuma engenharia supre a consciência coletiva de respeito à vida. Como sintetiza Guimarães (2024), "mais do que decorar placas, as crianças devem aprender conceitos de cidadania, responsabilidade e respeito ao próximo".

3 METODOLOGIA

Trata-se de pesquisa de natureza básica, com objetivos descritivo e explicativo, sob abordagem qualitativa, realizada por meio de revisão bibliográfica sistemática e documental.

3.1 COLETA DE DADOS

Foram consultadas: Bases indexadoras: SciELO, PePSIC, LILACS, Google Acadêmico, repositórios universitários; Documentos legais: Constituição Federal de 1988, Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996), Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito, Base Nacional Comum Curricular, Planos Nacionais de Segurança Viária; Obras referenciais e artigos científicos: selecionados por relevância teórica e empírica, abrangendo o período de 1988 a 2026.

Os descritores utilizados foram: educação para o trânsito, cidadania, violência viária, convivência social, segurança no trânsito, formação de valores, psicologia do trânsito.

Critérios de inclusão: (a) trabalhos que abordassem diretamente a relação entre educação para o trânsito e formação cidadã; (b) revisões sistemáticas e estudos com dados primários sobre comportamento e prevenção; (c) documentos normativos vigentes.

Critérios de exclusão: material redacional, campanhas isoladas sem base teórica e trabalhos que se restringissem a instrução normativa sem vinculação à dimensão social.

3.2 ANÁLISE DOS DADOS

Os materiais foram organizados e analisados segundo categorias temáticas:

1. Natureza e dimensão da violência no trânsito brasileiro;
2. Fatores comportamentais e culturais dos sinistros;
3. Marcos legais e limitações das práticas educativas vigentes;
4. Fundamentos pedagógicos da educação para a convivência viária;
5. Experiências transformadoras e diretrizes para práticas eficazes.

A análise seguiu técnica de análise de conteúdo com interpretação crítica e confrontação entre perspectivas teóricas e evidências empíricas. As citações seguem a NBR 10520/2023: curtas no texto entre aspas; longas com recuo de 4 cm, fonte 10, espaçamento simples, sem aspas, com indicação de autor, ano e página.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 DIMENSÃO DA VIOLÊNCIA VIÁRIA NO BRASIL: NÚMEROS QUE FALAM

Os dados compilados revelam um quadro de gravidade excepcional. O Brasil registra anualmente mais de 37 mil mortes no trânsito — uma média superior a 100 vidas perdidas por dia. Entre 2010 e 2019, foram contabilizados aproximadamente 392 mil óbitos, com aumento de 13,5% em relação à década anterior. A faixa etária mais atingida é a de 15 a 29 anos — jovens em plena fase de formação e produtividade — o que confere aos sinistros viários caráter de tragédia geracional.

Não se trata de distribuição uniforme. Homens correspondem a cerca de 75% das vítimas fatais; motociclistas representam parcela crescente, especialmente nas cidades de médio e grande porte. O uso de álcool associado à direção está presente em parcela significativa dos óbitos — em alguns estados, em mais de 40% dos casos analisados. O excesso de velocidade aparece como fator determinante em aproximadamente 30% dos óbitos nas rodovias federais.

O que impressiona, ao cruzar esses dados, é a evitabilidade. Estimativas do Ministério dos Transportes indicam que mais de 50% das mortes poderiam ser prevenidas com comportamento adequado — respeito aos limites, uso de cinto, abstenção de álcool, atenção redobrada. A infraestrutura deficiente

contribui, mas não explica tudo: rodovias bem conservadas continuam registrando mortes por ultrapassagens proibidas e velocidade excessiva.

Isso confirma o que o referencial teórico já apontava: o cerne do problema não é material, é cultural. Como destaca Piovesan (2004), as leis existem, as vias melhoraram, os veículos tornaram-se mais seguros — e ainda assim morre-se cada vez mais. O elo que falta é humano.

4.2 DO "ACIDENTE" À ESCOLHA CONSCIENTE: REDEFININDO O PROBLEMA

A análise revela que a mudança de terminologia — de "acidente" para "sinistro de trânsito" — não é mero detalhe linguístico. É mudança de postura. Quando se diz "acidente", a sociedade tende a resignar-se: "é a vida moderna". Quando se diz "sinistro", reconhece-se que há causa, que há responsabilidade, que há solução.

Essa redefinição é essencial para a educação. Não se pode educar para algo que se considera inevitável. Se o aluno aprende desde pequeno que "acontece", ele aceita. Se aprende que "pode ser evitado com escolhas certas", ele passa a reconhecer-se como agente de mudança. A escola, nesse sentido, tem papel pioneiro: desmistificar a fatalidade, mostrar que cada pessoa tem nas próprias mãos — e no próprio pé, no freio, na atenção — o poder de preservar vidas.

4.3 PRÁTICAS EDUCATIVAS ATUAIS: LIMITES E FRAGILIDADES

Ao analisar as experiências educativas vigentes, identificam-se três limites principais:

a) Fragmentação e descontinuidade: A maioria das ações ocorre em datas comemorativas — Semana Nacional de Trânsito, Dia do Pedestre — sem continuidade ao longo do ano letivo. O conhecimento não se consolida; a atitude não se enraíza. A educação para o trânsito é processo, não evento. Como afirma Lourenço (2025), valores não se formam em uma palestra: cultivam-se na repetição diária, na reflexão contínua.

b) Instrumentalização excessiva: Predomina o ensino de placas, multas e sinalização, em detrimento da dimensão relacional e ética. Pesquisas com professores do ensino fundamental mostram que muitos reconhecem a importância do tema, mas sentem-se mal preparados para trabalhar os valores — e acabam restringindo-se ao que lhes parece seguro: o conhecimento técnico. O resultado é aluno que sabe o que significa a placa "pare", mas não compreende por que deve parar diante de uma pessoa.

c) Desvinculação da realidade vivida: Muitos materiais didáticos apresentam cenários idealizados que não correspondem ao trânsito real das cidades brasileiras. A criança aprende sobre faixas de travessia que não existem em seu bairro, sobre regras que não se cumprem nas ruas que

percorre. O distanciamento entre o ensinado e o vivenciado gera ceticismo: "na teoria é assim, mas na prática ninguém faz". A educação perde força quando não dialoga com a realidade.

4.4 CAMINHOS TRANSFORMADORES: A EDUCAÇÃO COMO CONVIVÊNCIA

A análise de experiências exitosas — projetos escolares, programas de extensão universitária, iniciativas comunitárias — revela que práticas eficazes compartilham características comuns:

a) Partem da realidade do aluno: O ponto de partida é o trânsito do bairro, da escola, do caminho de casa. A criança observa, registra, entrevista, propõe. Quando ela própria identifica um perigo e sugere solução, o aprendizado é profundo. O conhecimento deixa de ser imposição externa e passa a ser construção própria.

b) Trabalham valores, não apenas regras: As regras são necessárias, mas insuficientes. O que faz alguém reduzir a velocidade diante de uma escola não é apenas a placa de limite — é a consciência de que ali há crianças que podem cruzar a rua a qualquer momento. Práticas transformadoras cultivam empatia: "colocar-se no lugar do outro". Simulações, dramatizações, relatos de vítimas e projetos de solidariedade fortalecem essa percepção.

c) São contínuas e transversais: Integram-se ao currículo: em matemática, analisam-se estatísticas; em língua portuguesa, leem-se relatos e escrevem-se campanhas; em geografia, estuda-se a mobilidade urbana; em artes, produzem-se materiais de conscientização. O trânsito deixa de ser tema de uma ocasião para ser lente permanente de formação cidadã.

d) Envolvem a comunidade: A escola não muda sozinha. Projetos que envolvem famílias, comerciantes, autoridades locais e jovens multiplicam o impacto. Quando a criança leva a mensagem para casa, torna-se agente de transformação do adulto. Esse efeito multiplicador foi documentado em programas educativos com avaliação pré e pós-intervenção, nos quais se observou aumento significativo de conhecimento e mudança de atitude não apenas entre os alunos, mas entre seus familiares.

4.5 O PAPEL DO ESTADO E DA SOCIEDADE: CORRESPONSABILIDADE

A educação sozinha não resolve. O referencial teórico é claro: nenhuma formação supre estradas perigosas, legislação frouxa ou fiscalização omissa. O Estado tem o dever constitucional de oferecer vias seguras, veículos fiscalizados, legislação atualizada e aplicada com rigor. Mas a sociedade tem dever correspondente: respeitar a lei não por medo da multa, mas por convicção de que o respeito é direito de todos.

A educação para o trânsito é, portanto, responsabilidade partilhada. A escola ensina; a família exemplifica; o Estado garante condições; a sociedade cobra. Ninguém está isento. Como resume a visão integrada dos autores consultados:

Não haverá trânsito seguro enquanto cada um esperar que o outro mude primeiro. A transformação começa em cada conduta, em cada escolha, em cada vez que se decide ceder a passagem, respeitar a velocidade, deixar o celular de lado. E é na educação — desde os primeiros anos de vida — que essas escolhas se tornam hábito, e o hábito, cultura (Sacramento, 2023, p. 15).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A hipótese formulada foi confirmada integralmente: Confirmado: As práticas educacionais que ultrapassam a mera transmissão de regras e se fundamentam na formação para a cidadania, no respeito à dignidade humana e na convivência solidária constituem fator decisivo e transformador para a redução da violência e dos acidentes no trânsito brasileiro; Confirmado: Tais práticas mostram-se mais eficazes a longo prazo do que ações repressivas ou informativas isoladas, pois atuam na raiz cultural do problema — na percepção do outro como semelhante, na internalização de valores e na formação de consciência responsável; Confirmado: A educação para o trânsito, quando contínua, transversal e vinculada à realidade dos sujeitos, produz efeito multiplicador: o aluno transforma-se, influencia a família e contribui para cultura de segurança mais ampla.

A violência no trânsito brasileiro não é destino. É escolha — e como tal, pode ser substituída por outra escolha: a do respeito. O presente estudo demonstrou que o caminho passa, necessariamente, pela educação — não uma educação que adorna datas comemorativas, mas uma educação que forma cidadãos capazes de reconhecer que o espaço viário é espaço de todos, onde a vida de cada um depende do respeito de todos.

Isso não dispensa o Estado de investir em infraestrutura, legislação e fiscalização. Pelo contrário: a educação é mais eficaz quando acompanhada de políticas públicas robustas. Mas sem a transformação cultural que a educação promove, nenhuma engenharia será suficiente para deter a banalização da vida nas vias.

A mudança começa na escola. Começa quando uma criança compreende que a pessoa que atravessa a rua não é obstáculo, mas alguém que, como ela, tem família, sonhos, valor insubstituível. Começa quando o jovem entende que o volante não é instrumento de poder, mas de responsabilidade. Começa quando cada um de nós, ao compartilhar a via, decide: hoje, eu vou respeitar. E essa decisão, repetida por milhões de pessoas, transforma o trânsito de palco de violência em espaço de convivência pacífica.

Com base nos achados, recomendam-se: Institucionalização da educação para o trânsito como componente transversal permanente nos currículos da educação básica, com formação continuada de professores; Articulação entre escolas e órgãos de trânsito para desenvolvimento de projetos baseados na realidade local; Produção de materiais didáticos que valorizem a vivência e os valores, em detrimento de memorização de sinalização; Campanhas públicas que associem informação à empatia e à responsabilidade coletiva; Avaliação de impacto de programas educativos, com acompanhamento longitudinal de atitudes e comportamentos.

Em questão à Limitações, a revisão aponta predominância de estudos qualitativos e de avaliações de curto prazo. Recomendam-se pesquisas longitudinais que acompanhem grupos ao longo de anos, mensurando o impacto real de práticas educativas sobre a redução de acidentes.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO. **Saúde e acidentes no trânsito brasileiro**: análise de fatores médicos associados. Brasília: ABRAMET, 2020.

BARBOZA, L. L. **Trânsito como espaço social**: personalidades e comportamentos. Psicologia.pt, [s.l.], p. 1–9, 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Diário Oficial da União, 5 out. 1988.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial da União, 23 dez. 1996.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, 24 set. 1997.

BRASIL. **Portaria nº 147, de 2009**. Aprova as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito. Diário Oficial da União, 2009.

DEMORAES, A. C. S. **Educação e trânsito**: formação para a cidadania. São Paulo: Cortez, 2018.

FEITOSA, N. M. S.; FERREIRA, J. P. S. Educação para o trânsito nos documentos normativos da Educação Básica. **Revista de Educação Pública**, v. 12, n. 3, p. 45–62, 2026.

FREIRE, P. **Educação como prática da liberdade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

FREIRE, P. **Pedagogia da autonomia**: saberes necessários à prática educativa. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

GUIMARÃES, P. Comportamento e segurança viária: a formação do condutor como desafio nacional. **Revista de Segurança Viária**, v. 8, n. 1, p. 34–41, 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Acidentes de trânsito no Brasil**: impactos econômicos e sociais. Brasília: IPEA, 2020.

LIBÂNEO, J. C. **Pedagogia e pedagogos**: para quê? São Paulo: Cortez, 2006.

LOURENÇO, A. C. **Educação para o trânsito nas escolas**: um caminho para a formação cidadã. Zenodo, 2025. Disponível em: https://zenodo.org/records/15733615. Acesso em: 5 out. 2026.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Boletim de Vigilância de Acidentes de Trânsito**. Brasília: MS, 2024.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Nacional de Segurança Viária 2024–2034**. Brasília: MT, 2024.

MORIN, E. **Os sete saberes necessários à educação do futuro**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2012.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Relatório anual 2024**: causas e prevalência de fatores de risco. Brasília: ONSV, 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório sobre situação global da segurança viária**. Genebra: OMS, 2021.

PIOVESAN, F. Direitos humanos e segurança no trânsito: por uma cultura de respeito à vida. **Revista dos Tribunais**, v. 93, n. 789, p. 21–38, 2004.

ROZESTRATEN, R. **Psicologia do trânsito:** fundamentos e aplicações. Brasília: EdUnB, 1998.

SACRAMENTO, E.; ALMEIDA, S. C.; MARTINS JÚNIOR, A. O papel crucial da educação para o trânsito: convivência segura e harmoniosa. **Revista de Direito e Cidadania**, v. 15, n. 2, p. 8–22, 2023.

SANTOS JÚNIOR, C. J.; PIMENTEL, R. G.; CALHEIROS, P. W. B. S. Extensão universitária em educação para o trânsito: educando para a convivência segura. **Revista de Extensão Universitária**, v. 18, n. 1, p. 10–25, 2024.

SCHNEIDER, E. J. Por que educação para o trânsito na escola? **Revista Inter-Ação**, v. 45, n. 3, p. 940–953, 2020.

SILVA, P. C. Comportamento humano e segurança viária: a banalização da vida como desafio social. **Revista Brasileira de Psicologia Social**, v. 32, n. 2, p. 45–58, 2020.

ZABALA, A. **A prática educativa**: como ensinar. Porto Alegre: Artmed, 1998.