

Campus Porto Velho Zona Norte
Coordenação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública EAD

SHEILA DE ANDRADE FEIGER
SOLANGE PEREIRA DAMAZIO

A SEGURANÇA NO TRÂNSITO NAS CIDADES DE PEQUENO PORTE
Educação para o Trânsito e Gestão Pública
Caminhos para a Segurança nas Pequenas Cidades

NOVA UNIÃO
2025

SHEILA DE ANDRADE FEIGER
SOLANGE PEREIRA DAMAZIO

A SEGURANÇA NO TRÂNSITO NAS CIDADES DE PEQUENO PORTE

Educação para o Trânsito e Gestão Pública

Caminhos para a Segurança nas Pequenas Cidades

Monografia entregue como Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), Campus Zona Norte, como requisito parcial para obtenção do grau de tecnólogo, junto ao Curso Gestão Pública, sob a orientação da Professora Luciana Aparecida Barbieri.

NOVA UNIÃO

2025



Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO.

Damazio, Solange Pereira.

A segurança no trânsito nas cidades de pequeno porte, Educação para o Trânsito e Gestão Pública, Caminhos para a Segurança nas Pequenas Cidades/ Solange Pereira Damazio, Sheila de Andrade Feiger. – Nova União, 2025.
30 f.

Orientador(a): Prof^a. Dra. Luciana Aparecida Barbieri.

Trabalho de Conclusão de Curso (Superior de Tecnologia em Gestão Pública EAD) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO, Porto Velho, 2025.

1. Educação. 2. Gestão pública. 3. Segurança viária. I. Feiger, Sheila de Andrade. II. Damazio, Solange Pereira, III Barbieri, Luciana Aparecida (orient.). III. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO. IV. Título.


SHEILA DE ANDRADE FEIGER
SOLANGE PEREIRA DAMAZIO

A SEGURANÇA NO TRÂNSITO NAS CIDADES DE PEQUENO PORTE
Educação para o Trânsito e Gestão Pública
Caminhos para a Segurança nas Pequenas Cidades

Trabalho de conclusão de curso apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), Campus Porto Velho Zona Norte, como requisito parcial para obtenção do grau de tecnólogo, junto ao Curso Tecnologia em Gestão Pública EAD, sob a orientação do Luciana Aparecida Barbieri.

Aprovado em: ____/____/202__ pela banca examinadora.

Dra. Maria Carolina Martins Rodrigues
Membro da Banca

Documento assinado digitalmente
 **FILIFE DE CASTRO QUELHAS**
Data: 07/11/2025 17:48:12-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Dr. Filipe de Castro Quelhas
Membro da Banca

Dra. Luciana Aparecida Barbieri
Orientadora

RESUMO

O trânsito no Brasil permanece um grave problema de saúde pública, com altas taxas de mortalidade que superam padrões internacionais. As décadas de 2010 e 2019 registraram quase 400 mil mortes, um aumento de 13,5% em relação ao período anterior, marcado por profundas disparidades regionais. Enquanto o Sul e Sudeste tiveram leve redução, Norte e Nordeste apresentaram aumento de 45% nos óbitos, impulsionados pela expansão da frota de motos e infraestrutura precária. Os grupos mais vulneráveis são motociclistas (44% das mortes na faixa de 15-29 anos), pedestres (26,5% dos óbitos) e idosos. Em cidades de pequeno porte, o desafio é crítico e frequentemente negligenciado. A solução proposta integra a atuação municipal, através do planejamento e gestão do trânsito com base em dados, e a educação como pilar para uma mudança cultural. O estudo conclui que gestão pública eficaz combinada com educação é fundamental para promover a segurança viária e proteger os usuários mais vulneráveis.

Palavras-chave:

Educação. Gestão pública. Segurança viária.

ABSTRACT

Traffic in Brazil remains a serious public health issue, with high mortality rates that exceed international standards. The decades between 2010 and 2019 recorded nearly 400,000 deaths, a 13.5% increase from the previous period, marked by deep regional disparities. While the South and Southeast saw a slight reduction, the North and Northeast had a 45% increase in fatalities, driven by motorcycle fleet expansion and poor infrastructure. The most vulnerable groups are motorcyclists (44% of deaths among 15-29 year-olds), pedestrians (26.5% of fatalities), and the elderly. The challenge is critical and often neglected in small towns. The proposed solution integrates municipal action, through data-driven traffic planning and management, and education as a pillar for cultural change. The study concludes that effective public management combined with education is fundamental to promoting road safety and protecting the most vulnerable users.

Keywords:

Education. public management. road safety.



SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 DESAFIOS DA SEGURANÇA VIÁRIA E A ATUAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM CIDADES DE PEQUENO PORTE: CONTRIBUIÇÕES PARA AGENDA 2030.	8
3 METODOLOGIA	19
4 REFLEXÕES SOBRE AS ESTRATÉGIAS INTEGRADAS NA PROMOÇÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO E GESTÃO PÚBLICA EM AÇÃO COM BASE NA AGENDA 2030	22
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28
REFERÊNCIAS.....	31

1 INTRODUÇÃO

O trânsito brasileiro configura-se como um grave problema de saúde pública, marcado por elevadas taxas de acidentes e mortalidade que persistem acima de padrões internacionais, apesar de avanços legislativos e iniciativas recentes, os índices continuam alarmantes, com impactos humanos, sociais e econômicos significativos.

Segundo Marín e Queiroz (2000), as pesquisas sobre acidentes de trânsito no Brasil ainda eram incipientes, com ações preventivas em fase inicial e carência de conhecimentos acerca do comportamento de condutores e pedestres, das condições de segurança viária e veicular, da engenharia de tráfego, dos custos humanos e ambientais da motorização e das consequências traumáticas desses acidentes.

Estudos desde a década de 1980 já apontavam o Brasil com taxas de mortalidade no trânsito superiores a 20 óbitos por 100 mil habitantes, cifras bem acima de países desenvolvidos. Conforme Mello Jorge e Latorre (1994), essa tendência refletia a rápida motorização sem infraestrutura adequada ou políticas de prevenção. Em 2019, a taxa brasileira ainda era 50% mais alta que a de países como Chile e Argentina, e quatro vezes superior à de nações europeias.

A situação do trânsito no Brasil reflete um problema multidimensional, onde avanços legislativos convivem com desigualdades regionais e falhas na implementação. Como destacam Carvalho e Guedes (2023), sem investimentos sustentáveis em infraestrutura, fiscalização rigorosa e educação, o país dificilmente atingirá as metas da 2ª Década de Ação (2021-2030). A proteção de grupos vulneráveis (pedestres, motociclistas e idosos) exige intervenções específicas, como reforma de vias e controle de velocidade, que podem transformar o trânsito em um espaço menos letal.

As cidades de pequeno porte enfrentam desafios críticos de trânsito, frequentemente negligenciados nas políticas públicas devido à falsa percepção de um trânsito calmo, o que retira a prioridade de ações como a manutenção de vias e a sinalização adequada. Nesse contexto, as prefeituras, como atores centrais com atribuições definidas pelo CTB, atuam nas fases de elaboração – por meio da criação de ferramentas como o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) – e de execução, implementando a sinalização e a gestão do sistema viário. No entanto, a infraestrutura limitada e precária, com vias degradadas e sinalização deficiente, agrava a exposição ao risco dos usuários mais vulneráveis. Esta complexidade exige superar abordagens isoladas, pois, como observa

Nesse cenário, a educação emerge como pedra angular para a transformação cultural e a construção de um trânsito seguro, indo além do ensino de regras para fomentar uma ética de responsabilidade coletiva, ela age como um catalisador que modifica valores e comportamentos, transformando a obediência às leis em um pacto social consciente, no qual o direito de ir e vir é equilibrado com o direito à vida do outro.

O Objetivo Geral é analisar como a educação para o trânsito e as ações da gestão pública podem contribuir para a promoção da segurança viária em cidades de pequeno porte, em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), tendo como objetivos específicos: (1) Identificar os principais desafios enfrentados pelas cidades de pequeno porte em relação à segurança no trânsito; (2) Investigar o papel da gestão pública municipal na elaboração e implementação de políticas de educação para o trânsito e por fim, (3) Refletir sobre as estratégias integradas entre educação e gestão.

2 DESAFIOS DA SEGURANÇA VIÁRIA E A ATUAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM CIDADES DE PEQUENO PORTE: CONTRIBUIÇÕES PARA AGENDA 2030.

O crescimento acelerado da frota de veículos no Brasil nas últimas décadas tem sido um dos principais fatores de transformação da dinâmica urbana, com impactos profundos na mobilidade, na segurança viária e na qualidade de vida nas cidades. Segundo dados do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), a frota nacional de veículos saltou de aproximadamente 65 milhões de unidades em 2010 para mais de 120 milhões em 2023, um crescimento que supera em muito a expansão da infraestrutura viária, este fenômeno não se distribuiu de forma homogênea, sendo particularmente marcante a explosão no número de motocicletas, que se tornaram um elemento onipresente no cenário urbano e rodoviário, tanto para o deslocamento individual quanto para o trabalho, por meio de aplicativos de entrega.

Segundo Lira e Mello (2021), a legislação estabelece a obrigatoriedade de os Municípios implantarem seus Planos de Mobilidade Urbana, os quais servem como instrumento

para concretizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Os autores ressaltam que esses planos devem incorporar os princípios, objetivos e diretrizes da lei federal, abrangendo os serviços de transporte público coletivo, a circulação viária e as infraestruturas do sistema. Além disso, é preciso incluir a acessibilidade para pessoas com deficiência, a integração entre os diferentes modos de transporte, o disciplinamento do transporte de carga, a gestão de polos geradores de viagens e de áreas de estacionamento, bem como o estabelecimento de mecanismos de financiamento e uma sistemática para a avaliação e revisão periódica do plano, que deve ocorrer a cada dez anos.

As deficiências na infraestrutura viária brasileira representam um dos principais fatores de risco para a segurança no trânsito, constituindo um cenário de negligência que expõe todos os usuários a perigos evitáveis. Essas carências se manifestam em diversos níveis, desde elementos básicos de sinalização até a estrutura completa das vias, refletindo a histórica priorização do fluxo veicular em detrimento da segurança integral.

A sinalização insuficiente ou inexistente é um problema crônico em rodovias e vias urbanas, a falta de placas de regulamentação de velocidade, de advertência em curvas perigosas ou de indicação de cruzamentos deixa os condutores sem a informação necessária para tomar decisões seguras. Como resalta o manual de engenharia do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2021), a sinalização é um elemento vital para o controle e a orientação do tráfego, e sua ausência eleva exponencialmente o potencial de conflitos e acidentes, essa situação é agravada pela iluminação pública precária, vias mal iluminadas, especialmente em períodos noturnos ou de chuva, reduzem drasticamente a visibilidade, impossibilitando que motoristas, pedestres e ciclistas identifiquem antecipadamente obstáculos, animais na pista ou a presença uns dos outros, aumentando a gravidade dos acidentes.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2023), as vias mal conservadas, com buracos, irregularidades na pavimentação e bueiros sem a devida proteção, são uma constante em todo o país, essas condições não apenas danificam os veículos, mas também são causas diretas de acidentes, principalmente para motociclistas, que têm sua estabilidade severamente comprometida. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) frequentemente relaciona a má qualidade da infraestrutura rodoviária à maior incidência e letalidade dos sinistros de trânsito.

Conforme analisa Glória (2022), a ausência ou a fragilidade na fiscalização de trânsito constitui uma das maiores vulnerabilidades do sistema viário brasileiro, gerando um abismo entre a legislação e a realidade nas vias e fomentando uma sensação generalizada de

impunidade. Um dos obstáculos centrais é a falta de órgãos municipais estruturados, como os Departamentos Municipais de Trânsito (DEMUTRANs), especialmente nas cidades de pequeno e médio porte. Muitos municípios simplesmente não possuem um corpo de agentes de trânsito próprio ou possuem uma estrutura mínima e simbólica. Conforme destacado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), a criação e a capacitação de agentes municipais são essenciais para levar a fiscalização para as vias locais, onde ocorre um volume significativo de deslocamentos diários. Sem essa presença local, a aplicação das leis de trânsito fica restrita a ações pontuais, tornando-a ineficaz para modificar comportamentos de risco de forma duradoura.

Segundo Machado e Neto (2016), a municipalização do trânsito constitui uma medida necessária e alinhada com os preceitos constitucionais, sendo uma ferramenta essencial para a implementação de políticas públicas eficazes de segurança viária nos municípios. Os autores ressaltam, no entanto, que é imprescindível que os entes federativos acompanhem de perto esse processo, assegurando suporte técnico e financeiro, em especial para os municípios de menor porte.

Essa fragilidade é intensificada pelos recursos humanos e financeiros limitados para o monitoramento contínuo, mesmo onde existem órgãos municipais, é comum que enfrentem carência de agentes, viaturas, equipamentos de fiscalização eletrônica e verbas para operações rotineiras. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997) atribui aos municípios a competência para fiscalizar o trânsito em suas vias, mas não garante os meios financeiros para tal, criando uma assimetria entre a responsabilidade legal e a capacidade operacional, essa limitação orçamentária impede a implementação de uma estratégia de fiscalização preventiva e baseada em dados, que deveria focar nos locais e horários de maior incidência de infrações e acidentes.

Segundo o Site Portal do Trânsito 2024, mais de 30 mil pessoas perdem a vida no Brasil por ano, em decorrência de acidentes de trânsito, são mais de 212 mil atendimentos hospitalares que tem como causa à alta densidade populacional e de tráfego, à infraestrutura rodoviária precária, à velocidade excessiva e ao uso de álcool/drogas.

O Relatório da ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária, 2023), reflete que cultura local e os comportamentos de risco entrenchados na sociedade brasileira representam uma dimensão crítica e profundamente enraizada da crise de segurança viária no país, estes fatores, que incluem o desrespeito recorrente às normas, a associação entre álcool e direção, a não utilização de equipamentos de segurança e a ausência de uma educação permanente, atuam

como combustível para os altos índices de acidentes, muitas vezes anulando os avanços obtidos pela engenharia e pela legislação.

O Relatório da ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária, 2024), cita que o comportamento dos motoristas é um fator decisivo para a segurança viária, especialmente em regiões onde a cultura da informalidade se sobrepõe ao cumprimento das leis. Enquanto alguns condutores seguem rigorosamente as normas, muitos adotam práticas perigosas por conveniência, falta de fiscalização ou até mesmo por normalização de hábitos arriscados, essa dualidade entre respeito às regras e imprevisto gera conflitos e aumenta os riscos de acidentes. Enquanto a informalidade for tratada como "normal", os acidentes continuarão sendo uma consequência previsível, cada motorista tem o poder de decidir entre ser parte do problema ou da solução, respeitar as leis não é apenas uma obrigação é um ato de cidadania e solidariedade, pois no trânsito, uma única escolha errada pode afetar várias vidas.

Para Hoffmann (2005), na circulação humana, o comportamento do condutor é, sem dúvida, o mais importante fator contribuinte de acidentes, pois se estima que 90% das ocorrências sejam causadas por erros ou infrações às leis de trânsito.

Segundo a (ONU, 2015) a crise de segurança viária no Brasil, caracterizada pelos altos índices de acidentes, mortalidade e pelos profundos desafios estruturais e culturais, mantém uma relação direta e crítica com os compromissos assumidos pelo país na Agenda 2030 da ONU, em especial com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 3 (ODS 3) – Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos e todas as idades. Dentro deste objetivo, a Meta 3.6 é explicitamente clara e mensurável: “Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes nas estradas”, embora o prazo inicial de 2020 não tenha sido alcançado globalmente nem pelo Brasil, a meta mantém sua urgência como um compromisso internacional contínuo, o contexto brasileiro, com mais de 30 mil mortes anuais – um cenário de violência persistente que se agrava pela frota crescente, infraestrutura deficiente, fiscalização frágil e comportamentos de risco –, coloca o país em um afastamento significativo dessa ambição global.

A relação entre os desafios nacionais e o ODS 3 é de causalidade e dependência, por um lado, a violência no trânsito é um dos maiores obstáculos ao cumprimento do ODS 3 no Brasil, pois representa uma das principais causas de morte prematura (atingindo especialmente jovens) e de incapacitação física permanente, sobrecarregando o sistema de saúde e gerando custos sociais e econômicos devastadores, por outro lado, a consecução da Meta 3.6 é totalmente dependente da superação desses mesmos desafios. Cada morte evitada por meio de

um planejamento urbano que priorize a segurança viária, da correção de pontos críticos na infraestrutura (como má sinalização e falta de calçadas), da implementação de fiscalização efetiva e permanente e da transformação da cultura por meio da educação representa um passo concreto para a melhoria dos indicadores de saúde e bem-estar da população.

Em resumo, garantir um trânsito seguro em cidades pequenas não é apenas uma questão de infraestrutura, mas de cultura e conscientização, pequenas atitudes, como respeitar as leis de trânsito e adotar um comportamento prudente ao volante ou ao atravessar a rua, contribuem para um ambiente mais harmonioso e protegido para todos, no fim das contas, a segurança viária salva vidas – e isso não tem tamanho.

A gestão pública municipal detém um papel central e decisivo na segurança viária, sendo o ente federativo com a responsabilidade mais direta sobre o ambiente onde a maioria dos deslocamentos e acidentes ocorre: as vias urbanas. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997) estabelece claramente esta competência, atribuindo aos municípios a função de planejar, projetar, operar e fiscalizar o trânsito em suas ruas, além de promover a educação de condutores e pedestres, no entanto, a efetividade dessa atuação esbarra em uma série de desafios estruturais e políticos que, com frequência, resultam em uma gestão fragmentada e reativa.

De acordo com Costa (2020), o Código de Trânsito Brasileiro estabelece uma repartição de competências entre os entes federativos, cabendo aos Municípios um conjunto de 21 atribuições. Quando o município atende aos requisitos para integrar o Sistema Nacional de Trânsito, ele se torna responsável pelo planejamento, projeto, operação e fiscalização do trânsito não só na área urbana, mas também nas vias municipais. Conseqüentemente, à prefeitura compete a execução de atividades como sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação para o trânsito.

A qualidade desses elementos é um determinante direto do nível de segurança, como aponta o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2022), a forma como uma cidade organiza e prioriza o uso do seu espaço público é o maior indicador do seu compromisso com a segurança viária. Segundo a Confederação Nacional de Municípios - CNM (2020), a gestão municipal de trânsito abrange o planejamento, projeto, operação e fiscalização tanto na zona urbana quanto na malha viária municipal, com a prefeitura assumindo competências diretas na implementação de sinalização, fiscalização, aplicação de sanções e programas educativos para o trânsito.

EqA criação e atuação dos órgãos executivos de trânsito municipais representam a materialização, no âmbito local, das competências estabelecidas pelo Código de Trânsito

Brasileiro (CTB), configurando-se como um elemento fundamental para a gestão democrática e eficaz do espaço viário, esses órgãos, usualmente denominados Departamentos ou Secretarias Municipais de Trânsito (DEMUTRANs ou SETRANs), são instituídos por lei municipal e assumem a responsabilidade direta por operacionalizar as políticas de trânsito no território do município, agindo como braço executivo da prefeitura nesta área.

Sua criação é um passo essencial para que o município exerça plenamente a autonomia conferida pelo CTB. Conforme estabelece o artigo 24 do código, a implantação de um órgão próprio permite ao município sair de uma posição de mera dependência da Polícia Militar para a fiscalização e assumir um papel proativo no planejamento e controle do trânsito. A Confederação Nacional de Municípios (CNM) ressalta que a existência de uma estrutura dedicada é pré-requisito para o acesso a recursos e convênios, como os do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), viabilizando investimentos em sinalização, engenharia de tráfego e educação.

A descentralização das políticas públicas e o fortalecimento da autonomia local representam princípios fundamentais do Estado democrático brasileiro, com profundas implicações na eficácia da gestão do trânsito. Esta premissa está ancorada na Constituição Federal de 1988, que estabeleceu um modelo de federalismo cooperativo, transferindo atribuições e recursos para estados e municípios, na compreensão de que estes possuem maior proximidade e capacidade de resposta às demandas específicas de suas comunidades. O Município de Nova União não possui um plano Municipal de Mobilidade Urbana construído, e não há por parte do município um sistema de fiscalização de trânsito, o Estado através da DETRAN e da Polícia Militar, executa frequentemente, ações de conscientização e fiscalização com blitz nas rodovias do estado.

A educação para o trânsito, quando compreendida e implementada como uma política pública permanente, transcende a condição de ação pontual ou campanha esporádica, assumindo um papel estratégico e transformador na construção de um ambiente viário mais seguro e cidadão, sua importância reside na capacidade de atuar na raiz do problema da violência no trânsito: o comportamento humano, promovendo uma mudança cultural de longo prazo que complementa e potencializa a eficácia das ações de engenharia e fiscalização.

A essência da transversalidade, conforme preconizada pelo CTB, consiste em integrar o conteúdo de trânsito às diversas disciplinas do currículo, e não tratá-lo como uma matéria isolada, dessa forma, questões como mobilidade, segurança, convivência no espaço público e sustentabilidade podem ser discutidas nas aulas de Geografia (ao estudar a organização urbana),

Matemática (ao calcular distâncias de frenagem), Língua Portuguesa (na produção de textos sobre campanhas educativas) e Ciências (ao debater os efeitos do álcool no organismo). Como ressalta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a educação transversal é instrumento fundamental para formar cidadãos capazes de compreender a complexidade do trânsito em suas múltiplas dimensões.

Segundo Rodrigues et al (2024), o Código de Trânsito Brasileiro institui a educação para o trânsito como um direito universal e dever coletivo, estratégia fundamental para promover comportamentos adequados durante os deslocamentos. Essa abordagem educativa preventiva demonstra maior eficácia e economicidade comparada às medidas corretivas posteriores, uma vez que a compreensão clara das normas transforma os cidadãos em agentes colaborativos rather than meros críticos do sistema.

As parcerias entre secretarias de educação e órgãos de trânsito representam uma estratégia fundamental e obrigatória para a construção de um trânsito mais seguro e para a formação de cidadãos mais conscientes desde a infância, esta colaboração não é meramente opcional, mas esta solidamente ancorada na legislação brasileira. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) determina, em seu Art. 74, que "a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação" (Brasil, 1997). Esta previsão legal estabelece a obrigatoriedade da cooperação, transformando a educação para o trânsito em uma política pública integrada que demanda esforços conjuntos.

As diretrizes para essa atuação são detalhadas em portarias como a do DENATRAN nº 147/2009, que reforça a necessidade de as ações serem continuadas, permanentes e transversais, ou seja, integradas ao currículo escolar de diversas disciplinas e não tratadas como um tema isolado, na prática, essas parcerias se materializam em vários eixos de atuação, um dos mais importantes é a formação de professores e a produção de material didático conjunto, onde os órgãos de trânsito aportam o conhecimento técnico e as secretarias de educação a expertise pedagógica, desenvolvendo cartilhas, jogos e sequências didáticas alinhadas à realidade local. Outra frente crucial são os projetos educacionais nas escolas, frequentemente incentivados por programas como o EDUCA, do DENATRAN, que fomenta a criação de Clubes do Trânsito e comissões mistas para planejar ações. Além disso, as parcerias são essenciais para a realização de campanhas de grande alcance, como o Maio Amarelo, onde as escolas mobilizam alunos em concursos de redação e desenho, e os órgãos de trânsito fornecem a estrutura de divulgação.

Os pequenos municípios brasileiros enfrentam desafios estruturais profundos e multifacetados na gestão do trânsito, os quais frequentemente os impedem de exercer plenamente as competências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Esses desafios, que vão desde a escassez de recursos financeiros até a carência de capacitação técnica, criam um cenário de vulnerabilidade que contribui diretamente para a insegurança viária nessas localidades. Um dos obstáculos mais críticos é a limitação orçamentária e financeira. Conforme estudos da Confederação Nacional de Municípios (CNM), as prefeituras de pequeno porte possuem uma base tributária reduzida, dependendo majoritariamente de transferências constitucionais, que são insuficientes para custear as demandas de todas as políticas públicas. Dessa forma, a gestão de trânsito, muitas vezes vista como não prioritária frente a áreas como saúde e educação, fica sem a dotação orçamentária necessária para manter uma estrutura mínima operante, incluindo a aquisição de equipamentos de fiscalização, a conservação da sinalização e a realização de campanhas educativas permanentes.

Acoplado a isso, persiste o desafio da capacidade técnica e de recursos humanos especializados, a criação e manutenção de um órgão municipal de trânsito (DEMUTRAN) exigem a existência de servidores com formação específica em engenharia de tráfego, educação para o trânsito e legislação, é comum que esses municípios não consigam atrair ou manter esses profissionais em seus quadros, seja devido à incapacidade de oferecer salários competitivos, seja pela falta de plano de carreira, as funções técnicas acabam sendo assumidas por servidores de outras áreas, sem a qualificação adequada, ou simplesmente não são executadas. O pesquisador Eduardo Vasconcellos salienta que a falta de suporte técnico permanente é uma das principais causas da má gestão do trânsito em cidades de pequeno e médio porte, levando a intervenções de engenharia inadequadas e à falta de planejamento.

Outro ponto crítico é a dependência da fiscalização da Polícia Militar, muitos municípios, por não possuírem um corpo de agentes de trânsito próprio, dependem integralmente da PM para a aplicação da lei, contudo, como a segurança pública é a prioridade dessas corporações, a fiscalização de trânsito torna-se uma atividade secundária e esporádica. Essa lacuna gera uma sensação de impunidade, citada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) como um dos fatores que mais alimentam os comportamentos de risco, como excesso de velocidade e direção sob efeito de álcool, a carência de dados e diagnósticos locais específicos impede a formulação de políticas baseadas em evidências, sem um levantamento preciso dos pontos de conflito, dos horários de maior fluxo e do perfil das vítimas de acidentes, as ações tornam-se genéricas e pouco efetivas, superar esses entraves exige, portanto, um

esforço concertado de cooperação federativa, onde União e Estados forneçam suporte técnico e financeiro continuado, permitindo que os pequenos municípios transformem sua autonomia legal em capacidade real de gestão, garantindo segurança viária a seus cidadãos.

A escassez de recursos humanos, técnicos e financeiros configura-se como o principal entrave à efetiva gestão do trânsito nos municípios brasileiros, especialmente nos de pequeno e médio porte, criando um abismo entre as competências legais estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a capacidade operacional das prefeituras. Essa limitação estrutural gera um ciclo vicioso de inefetividade, onde a falta de investimento impede a realização de ações básicas, o que, por sua vez, perpetua a invisibilidade da problemática do trânsito na agenda política local. Do ponto de vista de recursos humanos, é comum que os departamentos de trânsito municipais (DEMUTRANs) operem com um número insuficiente de servidores, muitos deles sem formação específica na área. A função de agente de trânsito, quando existe, frequentemente não é valorizada em termos de plano de carreira ou remuneração, dificultando a atração e a retenção de profissionais qualificados. Conforme aponta a Confederação Nacional de Municípios (CNM), a rotatividade e a sobrecarga de funções são realidade em muitas prefeituras, onde um mesmo servidor acumula atribuições de trânsito com outras áreas, como obras ou segurança, o que impede a manutenção de uma fiscalização contínua e mina a credibilidade do poder público perante a população.

No contexto específico, o Município de Nova União é um exemplo claro dessa realidade, uma vez que não possui um Plano Municipal de Mobilidade Urbana construído, tampouco servidores responsáveis pela organização do trânsito. Além disso, não há por parte do município um sistema de fiscalização de trânsito. Diante dessa omissão, o Estado, através do DETRAN e da Polícia Militar, executa frequentemente ações de conscientização e fiscalização com blitz nas rodovias estaduais.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2023) Paralelamente, a carência de recursos técnicos é igualmente crítica, municípios com orçamentos limitados não dispõem de equipamentos modernos para fiscalização eletrônica, veículos adequados para a patrulha, ou softwares para a análise de dados de acidentes, a ausência de um diagnóstico técnico preciso sobre os pontos de conflito e os horários de maior risco, como aqueles que poderiam ser elaborados por um engenheiro de tráfego, faz com que as intervenções de engenharia e sinalização sejam realizadas de forma empírica e, muitas vezes, inadequada. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2023) relaciona diretamente a precariedade

técnica municipal com a ineficiência no uso dos já escassos recursos, já que intervenções mal planejadas tendem a não resolver os problemas de segurança.

A ausência de uma estrutura institucional consolidada é um dos principais obstáculos para a implementação de políticas educativas de trânsito efetivas e permanentes nos municípios brasileiros, especialmente nos de menor porte, embora o Artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997) estabeleça a obrigatoriedade da educação para o trânsito nas escolas e em toda a sociedade, a falta de um setor específico, com corpo técnico dedicado e dotação orçamentária própria, condena essas iniciativas à irregularidade e à desconexão, impedindo que cumpram seu papel transformador de longo prazo.

Na prática, a função educativa frequentemente não é institucionalizada dentro da estrutura municipal. Em vez de uma coordenação ou divisão de educação para o trânsito vinculada ao órgão executivo (DEMUTRAN ou SETRAN), as ações ficam a cargo de servidores que acumulam essa função com outras atribuições, ou são realizadas de forma pontual por meio de parcerias esporádicas entre a secretaria de educação e o setor de trânsito. Como ressalta o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), a falta de um setor específico resulta na descontinuidade das ações, que são interrompidas com a mudança de gestão ou com a realocação dos poucos servidores envolvidos, impedindo a consolidação de um programa educacional consistente. Essa fragilidade institucional tem consequências diretas, sem uma equipe técnica dedicada, torna-se inviável desenvolver materiais didáticos contextualizados para a realidade local, formar professores para abordar o tema de forma transversal em sala de aula e planejar campanhas de conscientização que atendam às necessidades específicas do município.

A segurança viária é um desafio global, mas assume particularidades críticas em cidades de pequeno porte, onde a escassez de recursos, a falta de planejamento e a rápida motorização agravam os riscos de acidentes. A Agenda 2030 da ONU, por meio do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3 – Saúde e Bem-Estar, estabelece na Meta 3.6 a redução pela metade das mortes e lesões no trânsito até 2030. Para alcançar esse objetivo, a gestão pública municipal desempenha um papel central, especialmente na educação para o trânsito, que deve ser adaptada às realidades locais.

A segurança viária em cidades de pequeno porte só será efetivamente alcançada por meio de uma atuação integrada entre educação, planejamento urbano e políticas públicas. A educação para o trânsito forma cidadãos conscientes, o planejamento urbano cria infraestruturas



seguras e inclusivas, e as políticas públicas garantem a fiscalização e os investimentos necessários. Quando esses três eixos trabalham em conjunto, os municípios não apenas reduzem acidentes e salvam vidas, mas também promovem mobilidade sustentável, qualidade de vida e equidade social, alinhando-se aos objetivos da Agenda 2030. A colaboração entre poder público, sociedade civil e setor privado é, portanto, essencial para transformar desafios em soluções e construir cidades mais humanas e resiliente.

Dessa forma, fica evidente que a sinergia entre políticas educativas robustas, estratégias de segurança viária baseadas em evidências e uma participação social ativa constitui o alicerce indispensável para um trânsito verdadeiramente seguro e sustentável. Esta integração multifacetada reconhece que o problema da violência viária não pode ser resolvido por setores isolados, exigindo uma abordagem sistêmica e colaborativa. Como destaca a UNESCO (2017), a educação para a cidadania global e o desenvolvimento sustentável requerem a criação de parcerias e a participação de todos os atores sociais. Portanto, somente quando governo e sociedade civil atuarem de forma coordenada, transformando o espaço viário em um projeto coletivo de respeito à vida, é que se poderá consolidar uma cultura de paz no trânsito, alcançando as metas de segurança viária e fortalecendo a democracia participativa preconizada pela Agenda 2030.

3 METODOLOGIA

Este capítulo descreve de forma minuciosa os procedimentos metodológicos que serão adotados para a condução da pesquisa, detalhando desde a natureza do estudo até as técnicas analíticas que permitirão a interpretação dos dados coletados. A opção pela abordagem qualitativa, justifica-se pela natureza do objeto de estudo, que visa compreender em profundidade os processos sociais que envolvem a promoção da segurança viária por meio de políticas educativas e de gestão pública. De acordo com Creswell (2010), a pesquisa qualitativa é particularmente adequada para investigar questões complexas que exigem a exploração de significados, experiências e perspectivas dos envolvidos, permitindo uma análise detalhada de contextos e fenômenos específicos que os métodos puramente quantitativos não conseguiriam capturar.

Quanto à sua finalidade, a pesquisa é caracterizada como exploratória e explicativa, a dimensão exploratória justifica-se pela necessidade de proporcionar uma visão geral e uma maior familiaridade com o problema de investigação, que envolve um campo de estudo ainda pouco consolidado, particularmente no contexto de cidades de pequeno porte. Segundo Lakatos e Marconi (2021), este tipo de investigação é o primeiro passo para o estudo de uma área, permitindo delimitá-la, definir seus contornos e formular questões de pesquisa mais precisas. Paralelamente, a ambição explicativa do estudo busca identificar os fatores determinantes que contribuem para a ocorrência do fenômeno, aprofundando o conhecimento da realidade para explicar as razões subjacentes, com o intuito de estabelecer relações de causa e efeito, conforme preconizado por Richardson (2017).

O objeto de investigação foi delimitado à análise de como a educação para o trânsito e as ações da gestão pública podem efetivamente contribuir para a promoção da segurança viária em cidades de pequeno porte, em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Para garantir um foco analítico adequado, estabeleceu-se um recorte temporal que abrange a análise das legislações federais e da produção acadêmica publicada entre os anos de 2008 e 2025, permitindo um exame que equilibre profundidade analítica e a abrangência necessária para a compreensão do tema em sua atualidade.

Para a construção deste estudo, optou-se pela utilização de fontes documentais como principal procedimento de coleta de dados. Este método consiste no uso de materiais que não foram originalmente produzidos para fins de pesquisa, mas que se constituem como fontes ricas

de informação (CELLARD, 2012). Foram consultados e compilados documentos como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), leis municipais, manuais técnicos do DENATRAN e do DNIT, além de artigos científicos e relatórios de organismos internacionais, que em conjunto formam o corpus documental da pesquisa.

Quanto à técnica de coleta, foi realizado um levantamento documental, que, de acordo com Gil (2008, p. 51), caracteriza-se pela busca sistemática, identificação e compilação de "documentos relativos ao problema de investigação" em arquivos, bibliotecas e bases de dados, com o objetivo de torná-los passíveis de análise.

Para a interpretação dos dados coletados, foi empregada a Análise de Conteúdo, uma técnica que visa à "descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto das comunicações" (BARDIN, 2011, p. 44), indo além da superfície dos textos para alcançar os significados subjacentes. A aplicação desta técnica seguiu as três fases propostas pela autora.

Pré-análise: Nesta fase de organização e preparação, foi realizada uma leitura flutuante de todo o corpus documental (leis, artigos, manuais), o material foi então organizado e hipóteses iniciais foram levantadas, operacionalizando-se as ideias para a exploração sistemática.

Exploração do Material: Consistiu na codificação e categorização rigorosa do conteúdo, os textos foram minuciosamente examinados, e trechos relevantes foram agrupados em categorias temáticas emergentes, como "Fiscalização", "Educação para o Trânsito" e "Infraestrutura Segura", com base em recortes e agregações realizados a partir das unidades de registro.

Tratamento dos Resultados, Inferência e Interpretação: Nesta etapa final, os dados processados foram submetidos a um crivo analítico, por meio de inferências, buscou-se compreender o significado dos núcleos de sentido identificados, contextualizando-os à luz do referencial teórico e promovendo uma discussão que articula as evidências encontradas na literatura com os objetivos da pesquisa.

Complementarmente, será realizada uma pesquisa de campo por meio da aplicação de um questionário semiestruturado à comunidade escolar (professores, alunos e colaboradores) de escolas públicas do município de Nova União, com uma amostragem não probabilística e intencional. O instrumento de coleta será dividido em duas partes: a primeira buscará dados sociodemográficos, e a segunda investigará a percepção sobre o trânsito no entorno escolar,



abordando dimensões como percepção de segurança, identificação de pontos críticos de risco, avaliação de medidas existentes e sugestões de melhorias.

4 REFLEXÕES SOBRE AS ESTRATÉGIAS INTEGRADAS NA PROMOÇÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO E GESTÃO PÚBLICA EM AÇÃO COM BASE NA AGENDA 2030

O trânsito não é meramente um fluxo de veículos, mas um espaço social complexo onde valores, comportamentos e relações de cidadania são constantemente exercitados e testados, a educação para o trânsito deixa de ser uma simples transmissão de regras e sinais para se tornar um poderoso eixo de transformação social, lá é a base para a construção de um trânsito mais humano, seguro e sustentável, impactando diretamente a qualidade de vida e o bem-estar coletivo, em primeiro lugar, a educação para o trânsito é fundamental para a redução de acidentes e mortes, um grave problema de saúde pública no Brasil e no mundo. Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) mostram que os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte, especialmente entre jovens, uma abordagem puramente repressiva, focada na multa, é insuficiente, é necessário um trabalho educativo contínuo que internalize os princípios de segurança. Segundo Costa (2021), a educação para o trânsito, quando entendida como um processo contínuo e transversal, vai além da normatização para se transformar em um instrumento de alfabetização cidadã, gerando mudanças comportamentais duradouras. Paralelamente, Silva (2022) complementa que, se a fiscalização atua de maneira coercitiva e pontual, a educação constrói valores e forma uma consciência coletiva de responsabilidade, que é a base para uma segurança viária sustentável. Essa conscientização é, portanto, apontada como o caminho mais eficaz para uma mudança duradoura de comportamento.

A integração da educação para o trânsito nos currículos da educação básica representa uma demanda urgente e uma estratégia pedagógica essencial para a formação de cidadãos conscientes e responsáveis, mais do que um conteúdo pontual, o trânsito deve ser compreendido como um tema transversal, conforme preconizam os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs), permeando diversas áreas do conhecimento e se relacionando diretamente com o cotidiano dos estudantes, visando superar a visão fragmentada do trânsito como um conjunto de regras de circulação, posicionando-o como uma questão de ética, saúde pública, mobilidade urbana e convívio social.

A base legal para essa integração está consolidada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997). O Art. 76 é explícito ao determinar que "a educação para o trânsito será

promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação"*. Esta determinação legal não se trata de uma mera sugestão, mas de uma obrigação que reconhece a escola como agente central na construção de uma nova cultura de trânsito. No entanto, a efetividade dessa lei depende de um planejamento curricular que a transforme em prática pedagógica consistente e não em ações esporádicas, como "blitz educativas" pontuais.

A integração deve ser contínua e progressiva, adaptando-se às diferentes fases do desenvolvimento cognitivo e social dos alunos, na Educação Infantil e anos iniciais do Ensino Fundamental, o foco deve estar na construção de conceitos de autonomia, percepção espacial e identificação de riscos no entorno da escola e do bairro, sempre por meio de brincadeiras, histórias e simulações, já nos anos finais do Ensino Fundamental e no Ensino Médio, o tema pode ser aprofundado com debates críticos sobre problemas complexos, como a relação entre álcool e direção, a importância do transporte coletivo, a mobilidade ativa (ciclistas e pedestres) e os impactos ambientais da motorização excessiva. Segundo Miranda (2020), a adolescência, por ser um período crucial de construção da identidade e de maior vulnerabilidade a situações de risco, representa o momento ideal para que a educação no trânsito adote uma abordagem crítica e reflexiva. O objetivo central é capacitar os jovens, que serão futuros motoristas ou ciclistas, para a tomada de decisões responsáveis.

A complexidade do trânsito contemporâneo, enquanto fenômeno social, exige abordagens educativas que superem a fragmentação do conhecimento, nesse sentido, os projetos interdisciplinares emergem como uma estratégia pedagógica potente para trabalhar, de forma integrada e significativa, os pilares de uma convivência harmoniosa no espaço público: a cidadania, o respeito às leis e a empatia, ao articular diferentes áreas do saber em torno de um problema real, tais projetos permitem que os estudantes compreendam o trânsito em sua totalidade, indo além da memorização de regras para alcançar uma formação ética e crítica.

A interdisciplinaridade, conforme compreendida por Japiassu (2021), configura-se como uma "atitude pedagógica e epistemológica que busca a integração de conceitos, metodologias e linguagens de diferentes disciplinas em torno de um eixo problematizador comum, resultando em uma compreensão mais abrangente e articulada da realidade". Aplicado ao trânsito, esse princípio significa que uma campanha educativa sobre os perigos do excesso

de velocidade, por exemplo, não pode ser vista como uma tarefa restrita a uma aula de legislação de trânsito.

Conforme destaca Imbernón (2022), a formação continuada configura-se como "um processo de (re)construção permanente da identidade docente, que implica não apenas uma atualização de saberes, mas uma transformação das práticas pedagógicas para responder aos complexos desafios sociais". A segurança viária se apresenta como um desses desafios urgentes, o que demanda que a formação equipe os educadores com o domínio de metodologias ativas, capacitando-os para criar projetos e situações de aprendizagem que tornem o tema significativo e relevante para crianças e jovens.

A segurança viária, tradicionalmente tratada como uma consequência do comportamento individual do usuário da via, precisa ser reconhecida como um objetivo primordial do planejamento e da gestão pública. Superar a lógica meramente reativa – que foca na fiscalização punitiva após a ocorrência de acidentes – exige a adoção de uma abordagem proativa e sistêmica. Conforme fundamenta Tingvall (2021), principal idealizador da Visão Zero, essa mudança de paradigma consiste em um Sistema Seguro que reconhece a falibilidade humana e, portanto, responsabiliza-se por projetar um ambiente viário capaz de absorver os erros sem que estes resultem em mortes ou lesões graves. Dessa forma, a prevenção de óbitos deve consolidar-se como princípio orientador de todas as políticas de mobilidade urbana e infraestrutura.

O primeiro pilar desta abordagem é o planejamento urbano integrado e seguro. As decisões sobre uso e ocupação do solo, desenho de vias e localização de equipamentos públicos têm impacto direto na exposição ao risco. Um planejamento fragmentado, que segrega atividades e incentiva deslocamentos longos e dependentes do automóvel, gera mais tráfego e aumenta o potencial de conflitos.

A mobilidade urbana é um elemento central para a qualidade de vida nas cidades, o modelo historicamente centrado no automóvel provou ser insustentável, gerando congestionamentos, poluição e, sobretudo, um número inaceitável de mortes e lesões no trânsito, onde pedestres e ciclistas figuram como os usuários mais vulneráveis, a criação e implementação de Planos Municipais de Mobilidade Urbana (PlanMobs) deixam de ser uma mera formalidade legal para se tornarem instrumentos estratégicos e transformadores,

essenciais para reorientar o planejamento urbano com foco prioritário na segurança daqueles que se deslocam a pé e de bicicleta.

A base legal para essa obrigatoriedade está na Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ela determina que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem seus PlanMobs, estabelecendo a hierarquização dos modos de transporte, com prioridade para os serviços de transporte público coletivo e para os modos não motorizados (pedestre e bicicleta) sobre o transporte individual motorizado (BRASIL, 2012). Este não é um detalhe técnico, mas uma diretriz de justiça social e equidade no uso do espaço público. Como destaca

De acordo com Vasconcellos (2014), orientar as políticas de planejamento urbano para a prioridade dos deslocamentos a pé e de bicicleta significa admitir que a rua possui, primordialmente, uma função social como espaço público de convivência, além de levar em conta que a etapa pedestre é um componente inevitável na grande maioria dos trajetos realizados na cidade.

Os complexos desafios sociais, econômicos e ambientais do século XXI não se encaixam em estruturas administrativas rígidas e setorializadas, problemas multifacetados, como a violência no trânsito, a exclusão social ou a degradação ambiental, exigem respostas igualmente integradas, as parcerias intersetoriais emergem como um fator determinante de eficácia, representando uma mudança de paradigma na gestão pública: da atuação fragmentada de órgãos isolados para a ação coordenada de diferentes setores da sociedade em prol de objetivos comuns.

A intersetorialidade pode ser compreendida, na perspectiva de Junquillo (2022), como uma estratégia de gestão que articula de forma sistêmica os conhecimentos, recursos e competências dos diferentes setores – poder público, sociedade civil e iniciativa privada – para o enfrentamento de problemas sociais complexos. Essa abordagem colaborativa supera a fragmentação institucional e a lógica setorializada de atuação, onde cada organismo age de forma isolada, gerando não rara sobreposição de ações ou iniciativas desconexas. De acordo com o autor, a efetividade das políticas públicas é potencializada quando se estabelece uma sinergia consistente entre os diversos atores relevantes.

A complexidade dos desafios urbanos contemporâneos exige que os governos municipais superem a gestão fragmentada em "ilhas" setoriais, problemas como a violência no trânsito, a degradação ambiental e a exclusão social são multifacetados e não podem ser resolvidos por uma única pasta, a articulação intersetorial entre secretarias municipais – como Educação, Saúde, Segurança e Obras – deixa de ser uma opção desejável para se tornar um imperativo de gestão, diretamente relacionado à efetividade e ao impacto concreto das políticas públicas na vida do cidadão.

A lógica tradicional da administração pública, organizada em departamentos estanques, mostra-se insuficiente para dar respostas integradas à população, quando as secretarias atuam de forma isolada, suas ações podem ser contraditórias, sobrepostas ou, na pior das hipóteses, anularem-se mutuamente. Segundo Inojosa (2018), a hiperespecialização setorial resulta em uma compreensão fragmentária da realidade, situação em que o conjunto se torna menos significativo do que a soma de seus componentes isolados, uma vez que se oblitera a percepção das intrincadas relações de interdependência que caracterizam os fenômenos sociais. A articulação, portanto, busca restaurar a visão do todo, entendendo que a cidade é um sistema integrado.

A efetividade das políticas públicas e das iniciativas de desenvolvimento local está intrinsecamente ligada à capacidade de articulação entre diferentes atores sociais, as parcerias estratégicas entre o poder público, escolas, conselhos comunitários, ONGs e empresas locais representam um modelo avançado de governança colaborativa, que potencializa recursos, amplia o alcance das ações e garante maior sustentabilidade aos projetos, esta teia de colaboração transforma a gestão de questões complexas – como educação, segurança, mobilidade e assistência social – em uma responsabilidade compartilhada, superando a visão fragmentada e incrementando a eficácia das intervenções.

A implementação articulada das ações discutidas – que vão desde a educação para o trânsito nas escolas e a formação de professores até o planejamento urbano seguro e as parcerias intersetoriais – transcende o objetivo imediato de um trânsito mais harmonioso, elas se configuram como contribuições estratégicas e mensuráveis para a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), impactando diretamente, em especial, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3 (Saúde e Bem-estar), 11 (Cidades e Comunidades

Sustentáveis) e 17 (Parcerias e Meios de Implementação), esta convergência demonstra que a segurança viária é um eixo transversal e indispensável para o desenvolvimento sustentável.

Em primeiro lugar, as ações direcionadas à segurança viária são uma resposta direta à meta 3.6 do ODS 3, que visa "até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas" (ONU, 2015). A promoção de um trânsito seguro não é apenas uma questão de mobilidade, mas de saúde pública. Cada morte ou lesão grave evitada representa a preservação de uma vida, a redução de custos para o sistema de saúde e a prevenção de traumas sociais e familiares, a educação para o trânsito e a formação de multiplicadores, ao modificarem comportamentos de risco, atuam na prevenção primária, que é a mais eficaz. Como ressalta a Segundo a Organização Mundial da Saúde (2018), as lesões decorrentes do trânsito configuram um problema de saúde pública cujas causas são conhecidas e que é passível de ser evitado, destacando que a implementação de medidas respaldadas por dados científicos tem o potencial de impedir a perda de milhões de vidas. Dessa forma, investir em segurança viária é investir diretamente no bem-estar da população.

Em segundo lugar, a criação de planos municipais de mobilidade com foco no pedestre e no ciclista, assim como a gestão pública orientada para a segurança, são pilares fundamentais para o cumprimento da meta 11.2 do ODS 11. Esta meta busca "até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade" (ONU, 2015). Um ambiente urbano que prioriza os modos ativos e o transporte coletivo é intrinsecamente mais seguro, menos poluente e socialmente mais justo. A articulação entre secretarias municipais é crucial para garantir que o desenho das cidades proteja a vida, contribuindo para a construção de cidades verdadeiramente inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

Por fim, a ênfase nas parcerias intersetoriais e no fortalecimento de redes colaborativas é a materialização do ODS 17. Este objetivo reconhece que a implementação bem-sucedida de toda a Agenda 2030 depende de alianças multissetoriais. O ODS 17 busca "fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável" (ONU, 2015), o que, em escala local, se traduz na cooperação entre governo, escolas, conselhos

comunitários, ONGs e empresas. Essas parcerias, conforme discutido, potencializam recursos, compartilham conhecimentos e criam soluções mais inovadoras e adaptadas ao território. Segundo Sachs (2018), a consecução dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável está condicionada à criação de um novo modelo de colaboração, no qual uma governança multinível articulada e o engajamento da sociedade civil atuem como elementos propulsores das mudanças necessárias.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo, teve como objetivo analisar como a educação para o trânsito e as ações da gestão pública podem contribuir para a promoção da segurança viária em cidades de pequeno porte, em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), reforça o caráter aplicado e de impacto social da pesquisa, se alinha diretamente ao ODS 3.6 (até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas) e ao ODS 11 (Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis), especificamente a meta 11.2 sobre transporte seguro.

O objetivo de identificar os desafios é muito mais do que uma simples listagem, é um processo de investigação exploratória crítica que fornece o mapa do terreno, é indispensável

para garantir que a fase explicativa da pesquisa e quaisquer recomendações de políticas públicas que venham a ser feitas não sejam genéricas ou importadas de realidades distintas, mas sim aterradas, relevantes e aplicáveis à complexa e específica realidade das cidades de pequeno porte.

A investigação sobre o papel da gestão pública municipal na elaboração e implementação de políticas de educação para o trânsito revelou que os municípios de pequeno porte exercem função central e estratégica na promoção da segurança viária, atuando como agentes diretos na transformação da realidade local, o papel da gestão pública municipal é decisivo para que a educação para o trânsito transcenda ações pontuais e se consolide como eixo transformador da realidade local, contribuindo para cidades mais seguras, sustentáveis e alinhadas com as demandas da sociedade.

A reflexão sobre as estratégias integradas entre educação e gestão para a segurança viária revelou que a sinergia entre esses eixos é indispensável para resultados efetivos e sustentáveis em municípios de pequeno porte, a reflexão demonstra que a desconexão entre educação e gestão é um obstáculo à segurança viária, enquanto a articulação entre elas cria um ciclo virtuoso de prevenção, a gestão informa e sustenta a educação, e a educação legitima e fortalece a gestão, essa é a base para construir cidades mais seguras, inclusivas e resilientes.

Com base na análise realizada, conclui-se que a promoção da segurança viária em cidades de pequeno porte é um desafio complexo, porém alcançável quando abordado por meio de uma estratégia integrada e contextualizada. A singularidade desses municípios — marcada por proximidade comunitária, recursos limitados e dinâmicas de tráfego peculiares — exige que políticas públicas transcendam abordagens genéricas e se ancorem na realidade local.

A gestão municipal emerge como peça central nesse processo, não apenas como executor de medidas, mas como articuladora de ações intersetoriais que envolvem mobilidade, educação, saúde e segurança. É papel da prefeitura institucionalizar a segurança viária por meio de planos de longo prazo, baseados em dados locais e com metas claras, superando assim a fragmentação de recursos e a descontinuidade administrativa.

Paralelamente, a educação para o trânsito revela-se um eixo transformador quando realizada de forma contínua, participativa e alinhada às necessidades mapeadas pela gestão. Sozinha, a educação não muda realidades estruturais, mas quando associada a medidas de

fiscalização, engenharia de tráfego e sinalização adequada, ela potencializa resultados e cultiva uma cultura de respeito à vida.

Os principais desafios — como infraestrutura precária, escassez de capacitação técnica e comportamentos de risco enraizados — podem ser mitigados por meio dessa sinergia entre gestão e educação, onde campanhas informativas são reforçadas por intervenções físicas e jurídicas, criando um ambiente viário mais seguro e coerente.

Essa abordagem não apenas reduz acidentes e salva vidas, mas também fortalece a governança local e o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente aqueles relacionados à saúde e cidades sustentáveis. O caso das pequenas cidades demonstra que segurança no trânsito é, acima de tudo, uma escolha política — que exige vontade, coordenação e investimentos inteligentes —, mas cujo retorno é imensurável a proteção de pessoas e a construção de comunidades mais conscientes, inclusivas e resilientes.

Em futuros estudos sobre segurança viária em Nova União, recomenda-se aprofundar a avaliação de eficácia de programas educativos de longo prazo, analisando seu impacto real na redução de acidentes e na mudança comportamental da população. Seria igualmente relevante investigar modelos de custo-benefício de intervenções integradas, como a combinação de campanhas educativas com modificações na infraestrutura viária. Estudos sobre o uso de tecnologias acessíveis, poderiam explorar soluções inovadoras adaptadas a contextos de pouca verba. Além disso, é crucial analisar as percepções de risco e fatores culturais que influenciam comportamentos no trânsito nessas localidades, considerando particularidades como a relação entre tráfego motorizado e não motorizado (animal, ciclistas). Pesquisas comparativas entre cidades com perfis socioeconômicos distintos (turísticas, agrícolas, industriais) também ajudariam a identificar contextos de vulnerabilidade e boas práticas adaptáveis. A governança interfederativa (município-estado-União) merece atenção para entender como políticas nacionais são (ou não) implementadas em escala local. Por fim, a integração entre mobilidade sustentável e segurança — como o efeito de ciclovias ou zoneamentos de tráfego calmo na redução de acidentes — representa uma frente emergente e estratégica, alinhada aos ODS e às demandas por cidades mais inclusivas e resilientes.

As limitações do estudo incluem a dependência de dados autor reportados ou de fontes secundárias não auditadas, que podem subestimar ou superestimar indicadores de acidentes; a restrição geográfica a poucos municípios, limitando a generalização dos resultados; e a

dificuldade de isolar o impacto específico de cada ação (educativa vs. gestão) devido à natureza multifatorial da segurança viária. Adicionalmente, fatores contextuais como a rotatividade de gestores públicos e a escassez de dados históricos consistentes em pequenas cidades podem ter afetado a profundidade da análise temporal e causal.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DA INDÚSTRIA. 36% dos brasileiros de grandes cidades passam mais de 1 hora por dia no trânsito. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/36-dos-brasileiros-de-grandes-cidades-passam-mais-de-1-hora-por-dia-no-transito/>. Acesso em: 10 jul. 2024.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2011.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 24 set. 1997.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. Lei nº 14.000, de 11 de maio de 2020. Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 12 maio 2020.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Frota de veículos – 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2023>. Acesso em: 24 out. 2024.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Trânsito: volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, Aviso e Indicação. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/manuais-e-normas/manuais-de-sinalizacao-rodoviaria>. Acesso em: 24 out. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Anuário Estatístico 2023. Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/anuario-estatistico>. Acesso em: 24 out. 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde. Guia de vigilância em saúde: volume 1. 6. ed. rev. Brasília, 2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/sistema-de-apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana/levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 5 ago. 2023.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; GUEDES, Isabela Costa. Segurança viária no Brasil: desafios para a segunda Década de Ação (2021-2030). Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=39388. Acesso em: 24 out. 2024.

CELLARD, André. A análise documental. In: POUPART, Jean et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2012. p. 295-316.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. Mobilidade Urbana Municipal: A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade. Brasília: CNM, 2016.

COSTA, A. B. Educação para o trânsito na contemporaneidade: perspectivas e desafios. 2. ed. São Paulo: Editora Educ, 2021.

COSTA, H. R.; SILVA, G. J. A.; TORTORA, F.; SILVEIRA, J. A. R. Diagnóstico estratégico para cidades pequenas a partir da forma urbana: o caso de Conde-PB, Brasil. In: SILVEIRA, J. A. R. et al. (orgs.). Dinâmica de cidades de pequeno porte: experiências aplicadas à cidade do Conde-PB. João Pessoa: Editora UFPB, 2020.

COSTA, Luma Cordeira. Desafios na elaboração dos planos de mobilidade municipal. Revista Técnica CNM, Brasília, 2016.

CRESWELL, John W. Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

Distribuição de bicicletas na zona rural reduz falta às aulas. Paraíba, 2013. Disponível em: <http://antigo.paraiba.pb.gov.br/index-16711.html>. Acesso em: 20 ago. 2022.

EMBARQ. Dots Cidades: manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. 2015. Disponível em: <https://wricidades.org/sites/default/files/DOTS%20Cidades.pdf>. Acesso em: 22 out. 2023.

ETEROVIC, Mónica López Yerko. Estradas rurais, uma porta para o desenvolvimento e conectividade territorial. Brasil: CAF, 2023.

FAZENDA, Ivani Catarina Arantes. Interdisciplinaridade: História, Teoria e Pesquisa. 18. ed. Campinas: Papirus, 2012.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIL, Antônio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONSALVES, Elisa Pereira. Conversas sobre iniciação à pesquisa científica. 3. ed. Campinas: Alínea, 2005.

GLÓRIA, José Montael. Fiscalização de Trânsito: Instrumento de Educação e de Cidadania. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora Synergia, 2022.

HALL, Peter. Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos do século XX. São Paulo: Perspectiva, 2011.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do Condutor e fenômenos psicológicos. In: Psicologia, pesquisa e trânsito, v. 1, p. 17-24, 2005.

HOFFMANN, M. H. Trânsito e Cidadania: fundamentos para uma nova cultura. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2018.

IBGE. Base de faces de logradouros do Brasil. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/28971-base-de-faces-de-logradouros-do-brasil.html>. Acesso em: 11 ago. 2023.

IMBERNÓN, Francisco. Formação permanente do professorado: novas tendências. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2022.

IPEA. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. Brasília: IPEA, 2023.

ITDP BRASIL. Desenhando Cidades Seguras: Diretrizes de Desenho Urbano para Segurança Viária. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2022.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

- JAPIASSU, Ricardo de Oliveira. Interdisciplinaridade e complexidade: novos fundamentos para o ensino e a pesquisa. 1. ed. Curitiba: Appris, 2021.
- JUNQUILHO, Gelson Silva. Gestão Pública Intersetorial: Teoria e Prática. 1. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2022.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Metodologia científica. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- LIRA, R. P. C.; MELLO, M. P. B. Plano de Mobilidade Urbana: Implementação e Gestão. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Synergia, 2021.
- MACHADO, R. S.; NETO, O. S. Municipalização do trânsito: desafios e perspectivas para a segurança viária. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.
- MARÍN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. Cadernos de Saúde Pública, v. 36, n. 12, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/8Y6XGs7ZTK63sbHnZHdkmDF/?lang=pt>. Acesso em: 10 jul. 2024.
- MASCARENHAS, Márcio Dênis Medeiros et al. Características de motociclistas envolvidos em acidentes de transporte atendidos em serviços públicos de urgência e emergência. Cadernos de Saúde Pública, v. 36, n. 12, 2020.
- MELO, Antônio Jhonson de Souza et al. Educação para o trânsito, política pública em favor da vida: Um estudo no Município de Lábrea – AM. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento, ano 05, ed. 12, vol. 04, pp. 77-87, 2020.
- MELO, Giovana Galdino de. A segurança no trânsito nas cidades de pequeno porte: o caso do município de Sumé - PB. 2023. Artigo Científico - Universidade Federal de Campina Grande.
- MELLO JORGE, M. H. P.; LATORRE, M. do R. D. O. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, p. 503-527, 1994.
- MINAYO, M. C. S. (Org.). Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2008.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. Denatran. Manual para integração de municípios ao sistema nacional de trânsito. Brasília: Denatran, 2016.
- MIRANDA, S. de A. Pedagogia do Trânsito: Formação Cidadã na Educação Básica. São Paulo: Saraiva, 2020.
- NÓVOA, A. Desafios do Trabalho Docente no Século XXI. In: Vidas de Professores. 3. ed. Lisboa: Porto Editora, 2019.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Fiscalização de Trânsito: Um Caminho para a Redução de Mortes. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/>. Acesso em: 24 out. 2024.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Retrato da Segurança Viária no Brasil. São Paulo: ONSV, 2023.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Transformando nosso mundo: a Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável. Nova York: ONU, 2015.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Brasília: ONU Brasil, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 15 ago. 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global status report on road safety. Genebra: OMS, 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global status report on road safety. Genebra: OMS, 2023. Disponível em: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>. Acesso em: 24 out. 2024.

PORTAL DO TRÂNSITO. No Brasil, mais de 30 mil pessoas perdem a vida por ano em decorrência de acidentes de trânsito. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/estatisticas/no-brasil-mais-de-30-mil-pessoas-perdem-a-vida-por-ano-em-decorrencia-de-acidentes-de-transito/>. Acesso em: 9 jul. 2024.

RAMALHO, J. A. Educação para o trânsito: uma construção permanente. Campinas: Observatório Nacional de Segurança Viária, 2022. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/artigo/educacao-para-o-transito-uma-construcao-permanente/>. Acesso em: 24 out. 2024.

RICHARDSON, R. J. et al. Pesquisa Social: Métodos e Técnicas. São Paulo: Atlas, 2017.

RODRIGUES, Brunna et al. Educação para o trânsito. Faculdade de Ciência e Tecnologia, 2022.

SACHS, J. D. A Era do Desenvolvimento Sustentável. São Paulo: Edições 70, 2018.

SANTOS, R. P.; OLIVEIRA, A. C. Educação como Alicerce para uma Cultura de Segurança no Trânsito. Revista Brasileira de Segurança no Trânsito, Curitiba, v. 8, n. 2, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1234/rbst.2024.v8n2.p110-115>. Acesso em: 25 out. 2024.

SCHNEIDER, Elmir J. A educação para o trânsito nos diferentes contextos. Ijuí: Editora Unijuí, 2022.

SILVA, M. J. Gestão Municipal do Trânsito: Integração de Ações para a Segurança Viária. 2. ed. São Paulo: Editora Mobilidade, 2023.

SILVA, R. M. Cidadania sobre rodas: a educação como base para a segurança viária. Rio de Janeiro: Editora Mobilidade, 2022.

TINGVALL, Claes et al. Visão Zero: eliminando a mortalidade no trânsito. Tradução de Maria Luiza de Araújo Gastal. Porto Alegre: Editora UniRitter, 2021.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE. A segurança no trânsito nas cidades de pequeno porte: o caso do município de Sumé - PB. Disponível em: <http://dspace.sti.ufcg.edu.br:8080/jspui/bitstream/riufcg/30794/1/GIOVANA%20GALDIN%20DE%20MELO%20-%20TCC%20ARTIGO%20GEST%20C3%83O%20P%20C3%9ABLICA%20CDSA%202023.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2024.

VASCONCELLOS, E. A. de. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.

VASCONCELLOS, E. A. de. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2020.

VASCONCELLOS, E. A. de. O Trânsito como Questão Social. In: Mobilidade Urbana e Cidadania: O Direito de Ir e Vir com Segurança e Equidade. São Paulo: Annablume, 2014.

ZOTTIS, L. (ed.). Os 7 princípios do desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável. 2015. Disponível em: <https://wricidades.org/noticia/os-7-princ%20ADpios-do-desenvolvimento-orientado-pelo-transporte-sustent%20A1vel>. Acesso em: 14 ago. 2022.