

Ficha Técnica

Direcção de Publicação:

Ana Tarouca
Pedro Pires

Revisão de texto:

José Brito Soares

Edição:

Instituto de Apoio à Criança
Largo da Memória, 14
1349-045 Lisboa

Periodicidade: Bimestral

ISSN: 1647-4163

Distribuição gratuita

Endereço Internet:

www.iacrianca.pt

Blogue:

[Crianças a torto e a Direitos](#)

Serviço de Documentação:

Tel.: (00351) 213 617 884

Fax: (00351) 213 617 889

E-mail: iac-cedi@iacrianca.pt

Atendimento ao público,
mediante marcação

-De 2ª a 5ª feira, entre as
9.30h e as 16.00h

-6ª feira entre as 9.30h e
as 12.00 horas

Para subscrever este boletim
digital envie-nos uma
mensagem para

iac-cedi@iacrianca.pt



ANSR

Sobre Educação Rodoviária definimos

A Educação Rodoviária é entendida como um processo de formação ao longo da vida que envolve toda a sociedade num esforço conjunto. Tendo como finalidade a mudança dos comportamentos e a transformação de hábitos sociais, visa a diminuição da elevada sinistralidade rodoviária e, conseqüentemente, a melhoria da qualidade de vida e o bem-estar geral das populações.

Nesta perspetiva e tendo em conta o grande objetivo da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2008-2015), foi elaborado, na 1.ª fase de implementação da mesma, o Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico que se destina a apoiar a prática educativa nas escolas, prevendo-se também a elaboração do Referencial de Educação Rodoviária para o Ensino Secundário.

Considerando a Educação Rodoviária um processo indissociável da formação da pessoa, enquanto cidadão, compete à escola desenvolver dinâmicas educativas, em articulação com a comunidade, de forma a incentivar o desenvolvimento de práticas de cidadania para uma cultura de segurança rodoviária.

[Direcção Geral de Educação](#)

Sobre Educação Rodoviária recomendamos

Educação para a Cidadania Rodoviária - Uma experiência prática webinar DGE (2013)

Da responsabilidade da Direcção -Geral de Educação, contém vídeo: "A mobilidade rodoviária é uma realidade que vem acompanhando o progresso da humanidade, mas foi no decorrer do século XX que se desenvolveu de forma exponencial com a utilização do veículo motorizado. A par dos seus benefícios, registam-se também impactos negativos, cujos efeitos se refletem ao nível do ambiente e da segurança dos indivíduos.

A sinistralidade rodoviária atinge em Portugal, como noutros

países da União Europeia, uma dimensão social que justifica uma ação mobilizadora e a intervenção concertada entre diferentes setores da sociedade. Frequentemente associada a atitudes e comportamentos desadequados, é também reconhecida como um grave problema de saúde pública, com pesadas consequências sociais e económicas.

Minimizar o risco rodoviário exige uma aprendizagem, suportada em quadros de conduta que

sustentam práticas de responsabilidade e consciência cívica. Nesta perspetiva, a Educação Rodoviária assume-se como um processo de formação ao longo da vida que envolve a escola, as famílias e os parceiros da comunidade educativa e se concretiza numa vivência diária, implicando estratégias de ação adequadas às características de cada contexto educativo.

[Disponível on-line »](#)



Cadernos Pedagógicos de apoio à Educação Rodoviária (2012)

Sobre a temática da Educação Rodoviária, foram elaborados no âmbito da [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária \(ANSR\)](#) materiais de apoio ao desenvolvimento da atividade educativa nas escolas, subordinados aos temas: Peão, Passageiro e Condutor.

Relativamente a cada tema, os materiais incluem uma apresentação em *Powerpoint* e propostas de atividades. São constituídos por apresentações (a serem utilizadas por professores, educadores e outros profissionais que se dedicam a atividades de sensibilização na área da segu-

rança rodoviária) e por fichas temáticas subordinadas a diversos temas (sinalização, comportamentos seguros, mapa mental, entre outros).

Destina-se a crianças do Primeiro Ciclo do Ensino Básico.

Caderno Pedagógico I - Peão

[Disponível on-line »](#)

Caderno Pedagógico II – Passageiro

[Disponível on-line »](#)

Caderno Pedagógico III – Condutor

[Disponível on-line »](#)

Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico (2012)

Documento da responsabilidade do Ministério da Educação e Ciência: "O *Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico* visa enquadrar a Educação Rodoviária no âmbito da Educação para a Cidadania, constituindo-se como um documento orientador e um instrumento de apoio à prática educativa.

No quadro da revisão da estrutura curricular do ensino básico e secundário, consagrada no [Decreto-Lei n.º 139/2012, de 5](#)

[de julho](#), o *Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico* (RER) propõe-se contribuir para:

- o "reforço do caráter transversal da educação para a cidadania, estabelecendo conteúdos e orientações programáticas" (alínea m) do Artigo 3.º);
- a oferta de "componentes curriculares complementares com carga horária flexível" (Artigo 12.º);
- o desenvolvimento de "projetos e atividades que con-

tribuem para a formação pessoal e social dos alunos, designadamente (...) educação rodoviária (...)" (Artigo 15.º).

O *Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico* foi aprovado por despacho da então Secretária de Estado do Ensino Básico e Secundário, de 26 de junho de 2012".

[Disponível on-line »](#)

“A Educação Rodoviária assume-se, no atual contexto social, como um processo de formação ao longo da vida que envolve toda a sociedade num esforço conjunto. Tendo como finalidade a mudança dos comportamentos e a transformação de hábitos sociais, a Educação Rodoviária visa, numa perspetiva global, a melhoria da qualidade de vida e o bem-estar geral das populações. O comportamento em ambiente rodoviário é inseparável das relações sociais e a Educação Rodoviária indissociável da formação da pessoa, enquanto cidadão”.

A família, a escola, as autarquias, os serviços de saúde e de segurança, a comunicação social e outras instituições, públicas e privadas, desempenham, consoante a sua natureza e o seu espaço de atuação, um papel determinante no desenvolvimento de processos de cooperação e de intervenção que se pretendem sustentados em estratégias de ação concertadas e adequadas às necessidades e características de cada contexto, de cada realidade.

Em Portugal, como noutros países da União Europeia, a sinistralidade rodoviária é identificada como um problema social atual, de dimensão preocupante, que justifica uma séria intervenção. Associada a uma questão de atitudes e de comportamentos, esta situação reflete uma realidade, também reconhecida como um grave problema de saúde pública, com pesadas consequências sociais e económicas”.

[Ministério da Educação e Ciência, 2012: 3](#)

Plano Regional de Educação Rodoviária 2012/2013: Guia para Professores e Educadores Dinamizadores (2012)

Da responsabilidade da Direção Regional de Educação (DRE) da Região Autónoma da Madeira (RAM).

[Disponível on-line »](#)

Análise da perceção das comunidades escolares sobre segurança de trânsito no entorno das escolas do município de São Carlos S.P. (2012)

Dissertação de Pós-Graduação de Kelly Zani. [Disponível on-line »](#)

Programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito: um estudo de caso com professores (2011)

Dissertação de Mestrado de Josefina Kiefer. [Disponível on-line »](#)

O que é a Educação Rodoviária?

Poder-se-á definir a Educação Rodoviária como um processo de aquisição de conhecimentos e desenvolvimento de capacidades que visa a formação do cidadão, enquanto passageiro, peão e condutor. Pretende-se assim promover a integração segura do indivíduo em ambiente rodoviário, o que pressupõe uma atitude crítica e participativa que implica não só a escola e a comunidade educativa mas toda a sociedade.

Neste processo está também implícita uma perspetiva de mobilidade sustentável, associada ao modo de deslocação de bens e pessoas, por forma a minimizar os efeitos negativos da poluição e promover a qualidade de vida das populações.

Quanto mais consciente se torna uma sociedade dos problemas que a afetam, mais facilmente se organiza no sentido de encontrar respostas para a sua resolução, o que leva a considerar, de acordo com o paradigma de mobilidade sustentável, a necessidade de um conhecimento efetivo sobre os problemas associados à mobilidade e a procura de soluções eficazes, com o objetivo de satisfazer as necessidades de deslocação das pessoas, recorrendo a modos de transporte sustentáveis.

Quer isto dizer que o exercício de uma mobilidade sustentável implica: (i) diminuir o impacto sobre o ambiente e os seus efeitos nocivos, em termos energéticos e ambientais, utilizando modos de transporte suaves e transportes coletivos amigos do ambiente; (ii) desenvolver novas formas de organização dos espaços urbanos, favorecendo hábitos de vida saudáveis e promovendo condições para a prática de uma mobilidade sustentável. Pretende-se assim, e de acordo com o princípio de satisfação das necessidades atuais, sem comprometer as gerações futuras, incentivar na população mais jovem a adoção de comportamentos e atitudes coerentes. (...)

A Educação Rodoviária não é tarefa exclusiva da escola, cabendo aos pais e outros intervenientes da comunidade educativa um importante papel na sua concretização. Este processo, que se constrói, necessariamente, com a participação de diferentes setores da sociedade, apela à constituição de parcerias e ao desenvolvimento de ações concertadas, envolvendo serviços e entidades diversas, públicas e privadas”.

[Ministério da Educação e Ciência, 2012: 3-4](#)

Guía didáctica de educación vial para la educación infantil (2011)

Site com conteúdo interativo da responsabilidade do Ministério do Interior do Governo de Espanha: “La presente Guía Didáctica de Educación Vial para la Educación Infantil pretende proporcionar una herramienta de trabajo que sirva de ejemplo y

facilite la labor docente, atendiendo a los aspectos teóricos y prácticos que conforman los programas de enseñanza-aprendizaje de la Educación Vial en esta etapa educativa”.

[Disponível on-line »](#)



sxc.hu

“(...) foi aprovada pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária \(ENSR\) para 2008-2015, com o objetivo de promover uma dinâmica intergovernamental na procura de soluções para este problema. Assim, afigura-se pertinente o desenvolvimento de uma ação junto da comunidade educativa, de forma a sensibilizar a população escolar para uma mudança de atitudes que passa, necessariamente, pela tomada de consciência das situações vivenciadas em ambiente rodoviário e pela adoção de comportamentos seguros.](#)

A fim de enquadrar a intervenção pedagógica, que se pretende aplicável dentro e fora da escola, foi elaborado o [Referencial de Educação Rodoviária](#) que se constitui como um suporte da ação educativa. Trata-se de um documento orientador que, no quadro da revisão da estrutura curricular do ensino básico e secundário, consagrada no Decreto-Lei n.º 139/2012, de 5 de julho...”

[Ministério da Educação e Ciência, 2012: 3](#)

A influência da publicidade na segurança rodoviária (2011)

Dissertação de Mestrado de Carmindo Dias Marques: “Em Portugal, mesmo com os esforços de instituições e da sociedade em geral, os acidentes de viação continuam a ser a principal causa de morte não natural. O fator humano é a principal causa dos acidentes de viação (cerca de 90% dos casos), assim o ser humano é o único elemento a tomar decisões durante o processo de condução. Os condutores, para res-

peitarem a sua própria vida e a dos outros, devem adotar uma estratégia preventiva que vise a segurança, evitando a ocorrência de acidentes de viação. As campanhas publicitárias, com o objetivo de convencer os condutores a mudanças de comportamentos de forma a reduzir o número de vítimas, nem sempre atingem os resultados desejados. O presente trabalho, teve como objetivo principal, saber até que ponto a publicidade tem

influência na segurança rodoviária. Procurou-se também identificar os processos utilizados nas campanhas de prevenção rodoviária, que influenciam os comportamentos de segurança; identificar como a educação cívica afeta os comportamentos de segurança e identificar como os comportamentos de risco afetam os comportamentos de segurança”.

[Disponível on-line »](#)

Guía didáctica educación infantil: actividades y recursos para el docente (2011)

Guia concebido no âmbito da Campaña Escolar de Seguridad Vial do Instituto de Seguridad Vial de Fundación MAPFRE.

[Disponível on-line »](#)

“Concluiu-se com este trabalho que os comportamentos de segurança mais privilegiados são, a utilização do cinto de segurança, a preocupação em manter as crianças em segurança e conduzir de forma segura. Os comportamentos de segurança menos privilegiados, são a competência dos outros condutores, não conduzir mais de duas horas consecutivas e não ultrapassar os limites de velocidade.

No campo da educação cívica, os aspetos mais privilegiados são a promoção da segurança da criança enquanto peão, promover a educação cívica na vertente da prevenção rodoviária e a boa sinalização do veículo e do condutor em caso de avaria. As três mensagens publicitárias que os inquiridos consideram que mais os influenciam são respetivamente: apelo a não conduzir sob o efeito do álcool, apelo a usar o cinto de segurança e apelo a respeitar os peões”.

[Marques, 2011: III](#)

Educação rodoviária: estudo de caso (2011)

Artigo de Paula Rosas e Carlos Meireles-Coelho do Departamento de Educação da Universidade de Aveiro: “A sinistralidade rodoviária transformou-se numa doença social, das principais causas de morte, internamentos, tratamentos prolongados e incapacidades permanentes. Com os programas de segurança rodoviária a sinistra-

lidade rodoviária tem diminuído. Em que medida estes programas incluem a educação rodoviária? Na escolaridade obrigatória é (ou não) abordada a educação rodoviária? O que pensam os professores sobre esta temática nos currículos escolares? Usa-se o método comparativo na análise das orientações e programas inter-

nacionais sobre segurança rodoviária. Analisa-se em estudo de caso as representações de professores sobre a educação rodoviária nas escolas. A educação rodoviária constitui uma necessidade básica de aprendizagem para todos”.

[Disponível on-line »](#)



Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental (2010)

Tese de Doutorado de José Leles de Souza: “Três pontos são consensuais entre os profissionais que trabalham com o tema trânsito no Brasil. Primeiro, a educação para o trânsito é absolutamente imprescindível para reduzir a grande acidentalidade no trânsito do país e transformar o espaço público de deslocamento em um espaço de melhor convívio social. Segundo, a educação para o trânsito não tem sido tratada com a importância que deve ter. Terceiro, é necessário aperfeiçoar

os conteúdos programáticos relativos à educação para o trânsito no ensino fundamental. Neste trabalho é defendida a transversalidade como processo pedagógico na educação para o trânsito no ensino fundamental e proposto um ajuste complementar de conteúdo programático a ser adotado nas várias disciplinas em todos os períodos do ensino fundamental, com a incorporação de elementos da engenharia seguindo a visão dos alunos detetada no projeto Rumo à Escola. A metodologia

geral do trabalho encontra-se fundamentada em pesquisa teórica e em atividade de pesquisa de campo. A tese é fundamentada, sobretudo, nas informações levantadas nas pesquisas de campo realizadas no projeto Rumo à Escola, desenvolvido pelo DENATRAN em parceria com a UNESCO, nos trabalhos efetuados pelo Prof. Reinier Rozestraten e nas diretrizes da legislação educacional e de trânsito brasileira”.

[Disponível on-line »](#)

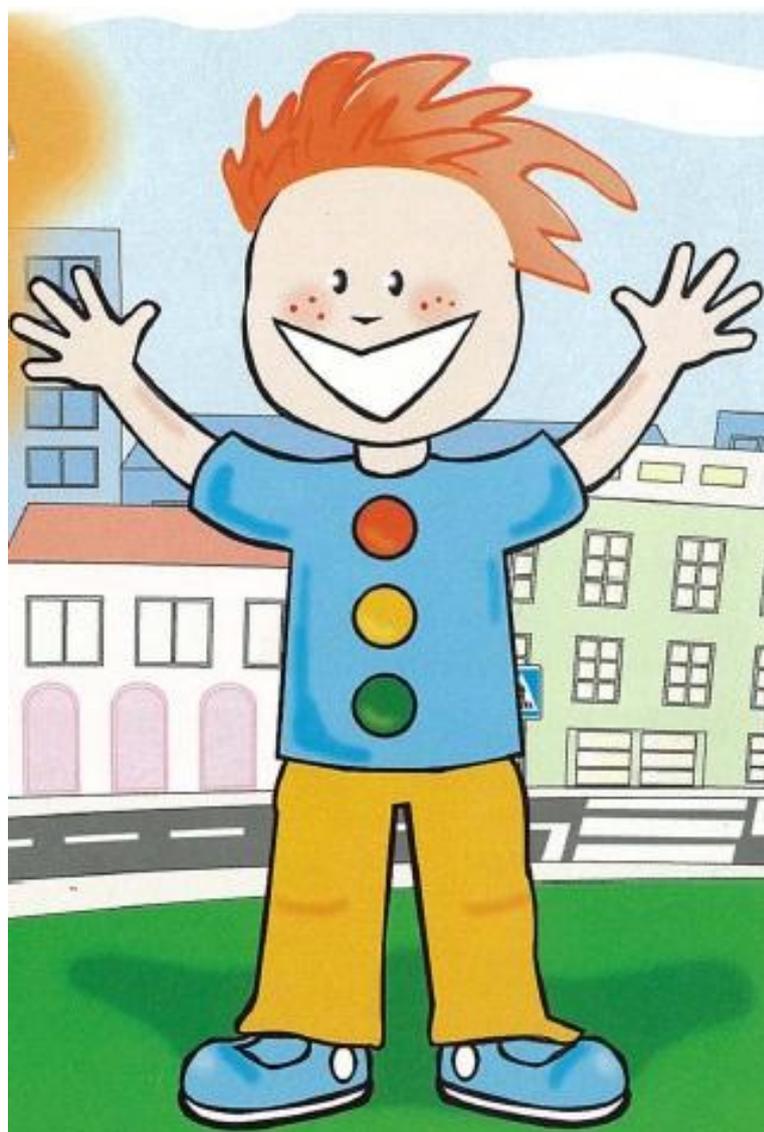
“Todos fazemos parte do ambiente rodoviário, como peão, condutor ou passageiro, e todos somos responsáveis pela segurança rodoviária, pelo que se torna necessário enfrentar o problema da sinistralidade e uma das formas de o fazer, talvez a mais eficaz, é educar. É necessário que a educação rodoviária seja “um processo contínuo e acompanhado nas diferentes fases de desenvolvimento da pessoa desde a idade pré-escolar, passando pelos vários níveis de escolaridade, e prolongar-se ao longo das diversas etapas da vida como condutor.

A educação rodoviária é necessária desde tenra idade, desde que nascemos fazemos parte do sistema rodoviário, desta forma a família e a escola desempenham um papel fundamental na interiorização de regras e comportamentos rodoviários. As crianças e jovens devem ter a segurança rodoviária como condição imprescindível para que se possa desfrutar da vida de uma forma plena e se possam “mover” em segurança.

A escola como “espaço privilegiado pelo carácter eminentemente pedagógico que lhe é inerente, pela capacidade de articulação entre teoria e prática, pela diversidade de vivências e experiências que proporciona, a escola tem um dos principais papéis a desempenhar na educação do indivíduo, pelo que lhe cabe também uma missão fulcral no tratamento pedagógico da educação rodoviária.

O propósito da educação rodoviária na escola deverá ser a formação da criança ou adolescente, para ser cidadão responsável pela própria segurança e pela dos outros. A educação rodoviária em alguns países da UE é um tema obrigatório nos currículos escolares”.

[Rosas \[et al.\], 2011: 108](#)



dgidc.min-edu.pt

O conceito de currículo no contexto das propostas de educação para o trânsito (2010)

Tese de Pós-Graduação de Sérgio de Andrade. [Disponível on-line »](#)

Estratégia nacional de segurança rodoviária 2008 – 2015 (2009)

Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de Junho: "Para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária registada em Portugal foi aprovado, em 2003, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) que estabeleceu como objetivo geral a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves, até 2010, bem como objetivos

relativos a determinados alvos da população mais expostos. Tendo-se constatado que essas metas foram, na generalidade, alcançadas antes do término desse período, foi de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2008 no âmbito da Segurança Rodoviária (Lei n.º 31/2007, de 10 de Agosto) que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o

acompanhamento e direção científica do ISCTE, procedeu à elaboração do presente documento tendo em vista apresentar, na primeira parte, a definição da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) para o período 2008-2015 e, na segunda, o seu desenvolvimento".

[Disponível on-line »](#)

Segurança das crianças e jovens no trânsito (2009)

Artigo da Revista Noesis: "Em Portugal, no ano de 2007, morreram 24 crianças com idades até aos 14 anos, 206 ficaram gravemente feridas e 3505 sofreram ferimentos ligeiros, o que faz dos acidentes rodoviários uma das principais causas de morte infantil e juvenil, provocando incapacidades permanentes e temporárias que constituem encargos sociais e económicos muito pesados para as famílias e para a sociedade em

geral. A vulnerabilidade que caracteriza a inserção das crianças no trânsito e os riscos a que são sujeitos diariamente são, por norma, subestimados no nosso País. As crianças não estão preparadas, em termos físicos e psíquicos, para enfrentar, em segurança, o trânsito com todas as suas exigências, e como são por natureza irrequietas e de um modo geral não identificam os perigos, não compreendem as verdadeiras

exigências do trânsito. Por este motivo, podem adotar comportamentos inseguros, especialmente perante as situações de trânsito mais complexas, pelo que é preciso conhecer as características e perigos que as crianças enfrentam e que condicionam a sua inserção segura no trânsito". (p. 64)

[Disponível on-line »](#)



“Como peões, dada a sua baixa estatura, são vistos pelos condutores com mais dificuldade, frequentemente tarde demais. Por outro lado, as crianças julgam que, ao verem, também estão a ser vistas, confundindo “o ver” com o “ser visto”. Isto é mais frequente e muito mais preocupante durante a noite. As crianças têm um campo de visão cerca de 30 por cento mais estreito do que os adultos, pelo que só vêem bem em frente, ficando a informação lateral por processar. Pelo menos até aos 10 anos, as crianças devem caminhar sempre acompanhadas por adultos, que devem ser modelos ao nível do comportamento, preparando-as para a integração segura e progressivamente autónoma no trânsito”.

(...)

“Como passageiros, as crianças devem ser sistematicamente protegidas de forma adequada ao veículo em que circulam. Nos veículos automóveis, crianças com menos de 1,5 metros de altura ou menos de 12 anos de idade devem ser sempre transportados em sistemas de retenção adequados ao seu peso e tamanho, devidamente colocados. Num acidente a 50 quilómetros por hora, uma criança que não esteja devidamente segura pode sofrer ferimentos semelhantes aos que poderia ter se caísse de um terceiro andar de um prédio”.

World report on child injury prevention (2008)

Da Organização Mundial de Saúde: "Every day around the world the lives of more than 2000 families are torn apart by the loss of a child to an unintentional injury or so-called "accident" that could have been prevented. The grief that these families suffer – mothers, fathers, siblings, grandparents and friends – is immeasurable and often impacts entire communities. Such tragedy can change lives irrevocably. Once children reach the age of five years, unintentional injuries are the biggest threat to their survival. Unintentional injuries are also a major cause of disabilities, which can have a long-lasting impact on all facets of children's lives: relationships,

learning and play. Among those children who live in poverty, the burden of injury is highest, as these children are less likely to benefit from the protective measures others may receive. Child injuries have been neglected for many years, and are largely absent from child survival initiatives presently on the global agenda. Through this *World report on child injury prevention*, the World Health Organization, the United Nations Children's Fund and many partners have set out to elevate child injury to a priority for the global public health and development communities. The knowledge and experience of nearly two hundred experts from all continents and various

sectors were invaluable in grounding the report in the realities faced in many countries.

Children's maturity and their interests and needs differ from adults. Therefore, simply reproducing injury prevention strategies that are relevant to adults does not adequately protect children. There are proven interventions such as child car seats, cycling helmets, child-resistant packaging for medications, fencing around swimming pools, hot water tap temperature regulation and window guards, to name a few. (p. VII)

[Disponível on-line »](#)

“Os passageiros com mais de 12 anos ou 1,5 metros de altura devem viajar sempre com o cinto de segurança bem colocado. O cinto de segurança é a principal medida de segurança passiva e tem salvo muitas vidas! Particularmente no que diz respeito aos jovens entre os 15 e os 19 anos, o número de vítimas aumenta de forma significativa. Em 2007, morreram 38 jovens, 278 ficaram feridos gravemente e 3428 com ferimentos ligeiros.

Também no trânsito os jovens apresentam características muito diferentes das crianças, sendo frequentemente condutores de veículos a motor. Têm prazer em conduzir com muita velocidade. Têm tendência a testar as suas capacidades e as capacidades dos veículos que conduzem. Revelam inexperiência no desempenho da tarefa da condução, tendem a impressionar os outros, principalmente os seus pares, e a desvalorizar as referências familiares. Iniciam consumos de álcool e eventualmente de outras substâncias que perturbam de forma importante as suas capacidades psicomotoras”.

[Noesis, 2009: 65](#)

Have Fun, Be Safe (2008)

Da responsabilidade do United Nations Children's Fund (UNICEF), este documento complementa a publicação acima *World report on child injury prevention* (2008): "People around the globe are working to make the world a safer place for you.

Your family and other adults are doing all they can, and you need to contribute by learning how to keep yourself safe. By making safe choices, you can help to avoid getting hurt. This booklet is here to help you learn. It was written to go along

with the *World Report on Child Injury Prevention 2008*, which brings together information and ideas from all over the world to make you safer".

[Disponível on-line »](#)

Conocimientos básicos de seguridad vial para la infancia: Material educativo destinado a docentes (2008)

Documento produzido pela Unidad Coordinadora de Centros de Educación Vial da Argentina: "Una definición posible de educación vial, en correspondencia con lo enunciado anteriormente sería la que se expresa en: "... *Un proceso de enseñanza y aprendizaje dirigido a la adquisición de un conjunto de conocimientos, habilidades, conductas y actitudes, destinados a garantizar la seguridad vial de los usuarios de las vías públicas*" (Violeta Manso Pérez. Edu-

cación para la seguridad vial). Como podemos ver, aquí se enfatizan conceptos como: proceso, conocimientos, habilidades, conductas y seguridad vial. Dicha definición estaría indicando que no podemos hablar exclusivamente de transmisión de conocimientos sino que los mismos deben ser abordados de forma permanente sin ser agotados solamente en los aspectos conceptuales. En este sentido, es necesario revalorizar la necesidad de no dejar de lado

los aspectos prácticos y actitudinales que se involucran en el desarrollo de esta actividad. Otra característica que es necesario considerar, se vincula con la dimensión social que se le debe otorgar a la educación vial en el sentido de que la misma se constituye dentro de un marco socio-cultural concreto, que si bien no determina esta actividad, sí la condiciona" p. 5.

[Disponível on-line »](#)

"A integração efetiva da educação rodoviária no sistema educativo é indispensável para minimizar os riscos decorrentes das características das crianças e dos jovens e o impacto que estas têm na sua segurança no trânsito. A família é a primeira responsável pela educação rodoviária. As primeiras aprendizagens e as mais duradouras e significativas fazem-se através da observação de comportamentos e atitudes dos pais. Entidades responsáveis pela gestão e segurança do trânsito e demais organismos da comunidade civil devem desempenhar um papel fundamental na segurança rodoviária".

[Noesis, 2009: 65](#)

Youth and Road Safety (2007)

Relatório da responsabilidade da Organização Mundial de Saúde: "Each year, almost 400,000 young people under 25 years old are killed in a road traffic crash - about 1049 youngsters every day. Most of these tragic deaths occur in low- and middle-income countries, particularly among pedestrians, cyclists, motorcyclists and those using public transport.

Young road users are at risk for road traffic injuries for a number of reasons:

- insufficient consideration of their specific needs when roads are being planned;
- physical and developmental characteristics that increase their risk, for example, the small stature of young children;
- risk taking behaviour and peer pressure particularly among adolescents; and
- other risk factors such as speeding, drink-driving, not using helmets or not wearing seat-belts.

Preventing this growing public health and development problem from getting worse means addressing these issues. However, as children are not small versions of adults, simply reproducing safe adult strategies will not protect them sufficiently. Various development factors make the task of protecting young road users more complicated.

A new document Youth and Road Safety launched by WHO ahead of the First UN Global Road Safety Week addresses many of these issues".

[Disponível on-line »](#)

Documentos relacionados com este Relatório:

World report on road traffic injury prevention

[Disponível on-line »](#)

Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners

[Disponível on-line »](#)

Conocimientos básicos de Tránsito para la Infancia: El niño: peatón, pasajero y conductor (1996)

Publicação da responsabilidade da Dirección de Vialidad de la Prov. de Buenos Aires.

[Disponível on-line »](#)



photobucket

"No entanto, a escola tem um papel insubstituível. Enquanto ambiente privilegiado para a exploração da educação rodoviária, compete-lhe a tarefa complexa, mas aliciante, de dar contributos profícuos, envolvendo a comunidade escolar e a comunidade educativa alargada na problemática da prevenção e educação rodoviárias. A realização de ações pontuais e esporádicas, em determinada altura do ano letivo, é insuficiente para treinar crianças e jovens para comportamentos seguros no trânsito. A intervenção educativa tem que ser assente no desenvolvimento de projetos de educação rodoviária integrados no projeto curricular de escola e turma, a realizar ao longo do ano letivo, com recurso a atividades desenvolvidas em sala, em ambiente simulado e no trânsito. É fundamental que haja a aquisição de conhecimentos, desenvolvimento de capacidades e mudanças de atitudes, para que as crianças e os jovens adquiram competências sociais e psicomotoras enquanto passageiros, peões e condutores, que lhes permitam ter comportamentos adequados a cada situação com que forem confrontados".

[Noesis, 2009: 65](#)

Dados estatísticos

Estudo das atitudes e comportamentos dos Portugueses face à sinistralidade rodoviária (2013)

Relatório de Dr.^a Patrícia Duarte e Dr.^a Carla Mouro do ISCTE – Cis-IUL: “O IST participou no projeto de “Estudo das Atitudes e Comportamentos dos Portugueses face à Sinistralidade Rodoviária” no âmbito do programa Aliança para a Prevenção Rodoviária (APR). A APR é uma iniciativa da GALP ENERGIA,

enquadrada na estratégia e na Política de Responsabilidade Corporativa da Empresa. Este projeto pretende mobilizar a sociedade em geral em torno da problemática da Prevenção & Segurança Rodoviária, tendo como objetivo conhecer de forma aprofundada as atitudes e os comportamentos dos portu-

gueses face à problemática da sinistralidade rodoviária, e por conseguinte, reduzir estes índices em Portugal. Este estudo tem sido desenvolvido em conjunto com o ISCTE-IUL.”

[Disponível on-line »](#)

Global status report on road safety (2013)

Publicação da Organização Mundial de Saúde: “The *Global status report on road safety 2013* presents information on road safety from 182 countries, accounting for almost 99% of the world’s population. The report indicates that worldwide the total number of road traffic deaths remains unacceptably high at 1.24 million per year.

Only 28 countries, covering 7% of the world’s population, have comprehensive road safety laws on five key risk factors: drinking and driving, speeding, and failing to use motorcycle helmets, seat-belts, and child restraints. This report serves as a baseline for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, declared by the UN General As-

sembly. Made possible through funding from Bloomberg Philanthropies, this is the second in a series of *Global status reports*”.

Estatísticas sobre Portugal estão disponíveis na página 182.

[Disponível on-line »](#)

European facts and “Global status report on road safety 2013”

Relatório de Francesco Mitis and Dinesh Sethi, editado pela Organização Mundial de Saúde: “This is the second report in a series analysing to what extent countries in the WHO European Region are implementing effective road safety measures to address the five key risk factors: drinking and driving, speeding, helmets, seat-belts and child restraints. Though

death rates are down, the report shows that 55% of the European population live in countries that do not provide the protection of comprehensive road safety laws. It also highlights the importance of issues such as vehicle safety standards, road infrastructure inspections and policies on walking and cycling. In charts, maps and tables, the brief report pre-

sents information from 51 countries, covering most of the population of the Region, and providing a baseline assessment to measure progress towards the goals of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020”.

[Disponível on-line »](#)

“Child car restraints Ninety per cent of the countries have legislation on child car restraint use. However, there is great room for improvement, since only 12 countries (26% of the total), mainly high-income countries, report that the legislation is effectively enforced”.

Mitis [et. al.], 2013: 4

Mobility and transports: Road safety. Statistics – accidents data (2013)

Da responsabilidade da Comissão Europeia – Directoria Geral para a Mobilidade e Transporte. Contém dados sobre Portugal.

[Disponível on-line »](#)

Relatório técnico do estudo das atitudes e comportamentos dos portugueses face à sinistralidade rodoviária: principais resultados e conclusões (2012)

Elaborado pelo ISCTE Cis-IUL: “O estudo teve dois grandes objetivos, por um lado conhecer de forma aprofundada as atitudes e os comportamentos dos portugueses face à problemática da sinistralidade rodoviária, tendo em conta as seguintes temáticas:

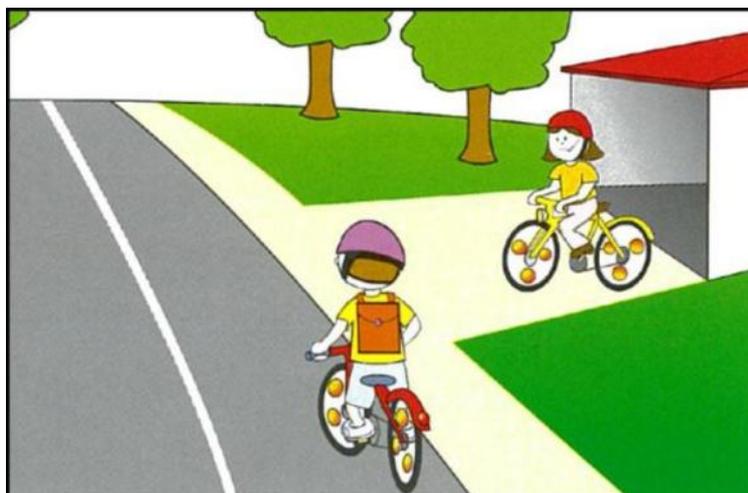
1. Perceção do fenómeno da sinistralidade rodoviária, fatores de risco e prevenção;
2. Heteroperceção dos diferentes estilos de condução em Portugal (condutores em geral, profissionais e motociclistas);

3. Autoperceção do estilo de condução pessoal;
4. Perceção das estratégias de prevenção;
5. Avaliação das campanhas de Prevenção e Segurança Rodoviária (PeSR).

Por outro lado, o estudo teve como objetivo envolver as partes interessadas da Galp Energia.

Com vista à obtenção de um retrato o mais alargado possível das atitudes e comportamentos dos portugueses face à sinistralidade rodoviária em 2012, realizaram-se três pesquisas, independentes mas complementares, seguindo uma abordagem multimétodo que combinou metodologias qualitativas e quantitativas”.

[Disponível on-line »](#)



Mortalidade rodoviária em Portugal: uma abordagem sócio-demográfica (2010)

Tese de Mestrado de João Nuno Alberto Faria: "A sinistralidade rodoviária é um flagelo dos tempos modernos, tendo-se convertido nas últimas décadas num problema de saúde pública de primeira magnitude, com enormes consequências ao nível social e económico e que afeta todos os países do mundo. Segundo a Organização Mundial de Saúde, em 1990, os acidentes rodoviários eram a nona principal causa de degradação da saúde a nível mundial, estimando-se que em 2020 ascendam ao terceiro lugar da tabela. Enquadrar teoricamente o fenómeno e analisar a forma como evoluiu a mortalidade rodoviária recente em Portugal, são as duas primeiras grandes metas deste trabalho. Caracterizar a

população de óbitos rodoviários ocorridos nas estradas portuguesas em 2007, tendo por base um questionário preenchido pelos investigadores de crimes rodoviários da GNR e incidente sobre cada uma das vítimas mortais, constitui a terceira e última etapa. O desenvolvimento da temática segue uma lógica metodológica em que se apresentam e avaliam diferentes variáveis e indicadores segundo uma compartimentação e classificação em grandes dimensões analíticas: humana, temporal; espacial; acidentológica e causal. Concluímos que entre 1975 e 2007 (32 anos) ocorreram em Portugal Continental mais de um milhão e trezentos mil acidentes com vítimas, de que resultaram cerca

de 65.000 mortos e um número superior a um milhão e setecentos mil feridos. Apesar de nos últimos 10 anos termos assistido, em Portugal, a uma redução significativa do número de vítimas resultantes de acidentes rodoviários, continuam a morrer nas estradas, diariamente, uma média de cerca de 3 pessoas. Gravemente feridas ficam, por dia, em média, 10 cidadãos. A mortalidade rodoviária apesar de ser ainda uma das principais causas de morte em Portugal, é evitável e como tal suscetível de intervenção, nomeadamente por via do combate aos comportamentos de risco".

[Disponível on-line »](#)



Sites recomendados

[Prevenção Rodoviária Portuguesa](#)

[Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária \(ANSR\)](#)

[Autoridade Nacional de Protecção Civil](#)

[Educação para a Cidadania / Educação Rodoviária DGE](#)

[Programa Nacional de Educação Rodoviária – PNER](#)

[Viva Mais](#)

[Primeiro a Segurança](#)

[Zona S Portal de Educação e Segurança Rodoviária](#)

[Associação Nacional de Segurança Rodoviária](#)

[Associação para a Promoção da Segurança Infantil](#)

[Tinoni e Companhia](#) (Site de Segurança Infantil do Serviço Municipal de Protecção Civil de Lisboa).

Tem publicações para Pais e Educadores:

Conhecer para Prevenir

[Um incêndio em sua casa \(pdf\)](#)

[O risco de inundação na cidade de Lisboa](#)

[O risco sísmico na cidade de Lisboa \(pdf\)](#)

Segurança na Escola

[Plano de Prevenção e Emergência para Estabelecimentos de Ensino \(pdf\)](#)

[Instruções Gerais de Segurança \(pdf\)](#)

[Ficha Pedagógica \(pdf\)](#)

[Blogue de Educação Rodoviária da Escola do Carmo](#)

[Circular em Segurança](#)

[Educação Rodoviária - Escolinha para crianças](#)

Sites recomendados

[Educação Rodoviária - Junior](#)

[Miúdos no Trânsito](#)

[Prevenção Rodoviária no Sapo](#)

[Segurança para todos](#)

[Instituto de Seguridad Vial de Fundación MAPFRE](#)

- [Los más pequeños \(3 - 5 años\)](#)
- [Niños \(6-11 años\)](#)
- [Familias](#)
- [Professores](#)
- [Circulando](#)

[Recursos didácticos en la Educación Vial da Dirección General de Tráfico](#)

[Escuela Segura Portal de Educación Vial](#)

[Educación del transeúnte](#)

[European Child Safety Alliance](#)

[eSafety](#)

[Road Safety Fund](#)

FEMA (Sítio do governo norte-americano que ensina as crianças um conjunto de regras e comportamentos a adotar em situação de catástrofes. Inclui, para além de inúmeros recursos educativos e pedagógicos, jogos, troca de experiências entre crianças e conselhos aos pais e educadores).

American Red Cross (Sítio da Cruz Vermelha norte-americana sobre educação de crianças para catástrofes. Versões em inglês e espanhol).

[Protezione civile bambini](#)