



UNIVERSIDADE DE UBERABA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E EXTENSÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO:
FORMAÇÃO DOCENTE PARA A EDUCAÇÃO BÁSICA
MESTRADO PROFISSIONAL

Sirlei Boaventura de Araújo

**EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: TRANSVERSALIDADE NAS AULAS DO
ENSINO FUNDAMENTAL EM UMA ESCOLA PÚBLICA DE
UBERLÂNDIA/MG.**

UBERLÂNDIA, MG

2021

SIRLEI BOAVENTURA DE ARAÚJO

**EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: TRANSVERSALIDADE NAS AULAS DO
ENSINO FUNDAMENTAL EM UMA ESCOLA PÚBLICA DE
UBERLÂNDIA/MG.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação: Formação Docente para a Educação Básica – Mestrado Profissional da Universidade de Uberaba, para a obtenção do título de Mestre em Educação.

Orientador: Prof. Dr. Eloy Alves Filho

Linha de pesquisa: Fundamentos e Planejamento

UBERLÂNDIA, MG

2021

Catálogo elaborado pelo Setor de Referência da Biblioteca Central UNIUBE

A15e Araújo, Sirlei Boaventura de.
Educação para o trânsito: transversalidade nas aulas do ensino fundamental em uma escola pública de Uberlândia/MG / Sirlei Boaventura de Araújo. – Uberlândia-MG, 2021.
105 f. : il. color.

Dissertação (Mestrado) – Universidade de Uberaba. Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Educação: Formação Docente para a Educação Básica.

Orientador: Prof. Dr. Eloy Alves Filho.

1. Educação. 2. Trânsito – Educação. 3. Educação para segurança no trânsito. I. Alves Filho, Eloy. II. Universidade de Uberaba. Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Educação: Formação Docente para a Educação Básica. III. Título.

CDD 370

SIRLEI BOAVENTURA DE ARAÚJO

**EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: TRANSVERSALIDADE NAS AULAS DO
ENSINO FUNDAMENTAL EM UMA ESCOLA PÚBLICA DE
UBERLÂNDIA/MG.**

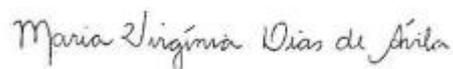
Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Educação da Universidade de Uberaba, como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Educação.

Aprovado em 29/07/2021

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Eloy Alves Filho (Orientador)
Universidade de Uberaba – UNIUBE



Profª. Drª. Maria Virgínia Dias de
Ávila
Faculdade do Trabalho - FATRA



Prof. Dr. Adelino José de Carvalho
Dias
Universidade de Uberaba – UNIUBE

“... que existe uma receita, a norma dum caminho certo, estreito, de cada uma pessoa viver e essa pauta cada um tem, mas a gente mesmo, no comum, não sabe encontrar; como é que, sozinho, por si, alguém ia poder encontrar e saber”?

Guimarães Rosa

RESUMO

As ações educativas deveriam andar de mãos dadas com as políticas públicas de governo, com famílias e sociedade. O sistema educacional, em seus diferentes níveis de ensino, deve preconizar o envolvimento da escola com a ética e cidadania para o trânsito, de acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais e alinhado à BNCC (Base Nacional Comum Curricular) em seus temas integradores e a preconização a transversalização. Esta pesquisa fez sondagem em um PPP (Plano Político Pedagógico) de uma escola municipal, observando se os mesmos contemplavam a educação para o trânsito em seus componentes curriculares, transversalizando: cidadania, ética e direitos humanos. Entretanto, a abordagem do tema trânsito no contexto contemporâneo transversal não fora explicitamente acordado. Ademais a pesquisa sugere uma proposta voltada para a Educação no Trânsito e que o tema esteja sistematizado ao PPP. Posteriormente, ocorreu aplicação de um plano de trabalho, dividido em quatro momentos na escola em questão, além de uma descrição situacional de aspectos do trânsito local da cidade de Uberlândia, Minas Gerais. Tudo que envolve o cidadão e suas pluralidades estão sistematizadas na forma de lei e, em cada escola, no Plano Político Pedagógico, este documento antecipa cada ação no planejamento. A pesquisa possibilitou a reflexão sobre a realidade mormente a importância da Educação para entender e transformar o trânsito em nossa sociedade, e a necessidade de se implementar efetivamente uma nova consciência cidadã para humanizar o tráfego rodoviário e urbano. Como sugestão proativa para o ensino da educação para o trânsito nas escolas de Uberlândia apresentam-se alguns planos de aula sobre educação para o trânsito no âmbito da transversalidade para a disciplina de Geografia.

PALAVRAS-CHAVE: Temas Transversais; Educação e Segurança no Trânsito; Trânsito de Uberlândia.

ABSTRACT

Educational actions go hand in hand with government public policies, families and society. The educational system, at its different levels of education, should advocate the school's involvement with ethics and citizenship for traffic, in accordance with the National Curriculum Parameters and aligned with the Common National Curriculum Base in its integrative themes and the recommendation of mainstreaming. This research carried out a survey in a PPP (Political Pedagogical Plan) of a municipal school, observing if they contemplated traffic education in its components of curriculum, transversalizing: citizenship, ethics and human rights. However, the approach to the theme transit in the contemporary transversal context was not explicitly agreed upon. Furthermore, the research required a proposal aimed at Education in Traffic and that the theme is systematized to the PPP. Subsequently, a work plan was applied, divided into four moments at the school in question, in addition to a situational description of aspects of local traffic in the city of Uberlândia, Minas Gerais. Everything that involves the citizen and its pluralities are systematized in the form of law and, in each school, in the Pedagogical Political Plan, this document anticipates each action in the planning. The research made it possible to reflect on the reality, especially the importance of Education to understand and transform traffic in our society, and the need to implement a new citizen awareness to humanize road and urban traffic. As a proactive suggestion for teaching traffic education in schools in Uberlândia, an initiative within the scope of transversality for the subject of Geography is presented.

KEYWORDS: Cross-cutting Themes; Traffic Safety and Education; Uberlândia Traffic

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
BNCC	Base Nacional Comum Curricular
CNE	Conselho Nacional de Educação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DCNs	Diretrizes Curriculares Nacionais
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DMAE	Departamento Municipal de Água e Esgoto
INSS	Instituto Nacional de Seguro Social
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional
ANTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
ONU	Organização das Nações Unidas
PCNs	Parâmetros Curriculares Nacionais
PPP	Projeto Político Pedagógico
PVT	Projeto Vida no Trânsito
SETTRAN	Secretaria de Trânsito e Transportes
SUS	Sistema Único de Saúde
UAI	Unidade de Atendimento Integrado
UPF	Universidade Passo Fundo

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Dados estatísticos de indenizações por morte de 2010 à 2020	55
Figura 2. Dados estatísticos de indenizações por invalidez de 2010 à 2020.....	56
Figura 3. Relação entre número de habitantes e frota veicular de 2006 a 2020.....	57
Figura 4. Registros que mostram veículos estacionados em locais proibidos.....	63
Figura 5. Registros que mostram a falta de educação e cidadania no trânsito de pedestres e veículos automotores	64
Figura 6. Registros que mostram o bloqueio ou obstrução de áreas de calçadas	66
Figura 7. Registro que mostra a ilegibilidade de uma placa.....	67
Figura 8. Outdoor exposto na avenida João Naves de Ávila – Uberlândia, MG.....	68
Figura 9. Trânsito de veículos nas proximidades do <i>outdoor</i>	70
Figura 10. Imagem de placa de sinalização de animais na pista	72
Figura 11. Placa divertida sobre fumantes utilizada nas atividades em sala de aula.....	73
Figura 12. Placa de proibição do tráfego de veículos.....	74
Figura 13. Prancha de imagens com sinalizações incorretas.....	75
Figura 14. Placa motivadora para atividade de redação	76
Figura 15. O verde como sinal de perigo nas rodovias	76
Figura 16. Associação entre placas e os sentimentos humanos.....	77
Figura 17. Placa de sinalização - Pista sinuosa à esquerda	78
Figura 18. Placa de sinalização - Pista sinuosa à esquerda	79
Figura 19. Bandeira do Município de Uberlândia	80

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Instituições brasileiras associadas ao Trânsito e seus elementos	44
Quadro 2. Projetos de Educação para o Trânsito na cidade de Uberlândia-MG	59

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Crescimento populacional de Uberlândia, Minas Gerais	21
Tabela 2. Registros de acidentes de trânsito em Uberlândia	58

SUMÁRIO

1. MEMORIAL	12
2. INTRODUÇÃO.....	20
2.1 Objetivos.....	29
2.1.1 Objetivo Geral	29
2.1.2 Objetivos Específicos	29
2.2 Metodologia.....	30
2.2.1 Caracterização da Pesquisa.....	30
2.2.2 Contexto de pesquisa e participantes.....	32
2.2.3 Narrativa: Educação para o Trânsito	34
3. TRÂNSITO: ASPECTOS HISTÓRICOS E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO... 37	
3.1 História do trânsito no Brasil	37
3.2 Retrospecto histórico da sinalização	41
3.4 Trânsito com família, escola e sociedade	46
3.5 Educação e trânsito: temas inseparáveis.....	48
3.6 Trânsito e educação popular diante da transversalização.....	50
4. EDUCAÇÃO E SAÚDE NO TRÂNSITO.....	54
4.1 Panorama para redução de violência no Trânsito.....	54
4.2 Uberlândia: Trânsito e saúde	56
5. O TRÂNSITO EM UBERLÂNDIA: REALIDADE DA MOBILIDADE	62
5.1 Educação para o Trânsito local.....	62
5.2 Descrevendo a experiência com o <i>outdoor</i>.....	68
6. TRANSVERSALIZANDO EM AULA O TEMA TRÂNSITO	71
6.1 Dando voz e vez aos envolvidos no tema.....	71
6.2 Opiniões dos alunos	81
REFERÊNCIAS	85
APÊNDICE A - PLANOS DE AULA	96

1. MEMORIAL

Meu nome é Sirlei Boaventura de Araújo, sou filha de José Wilson Araújo e Vilma Boaventura de Araújo. Nasci em Carmo do Paranaíba, em Minas Gerais, no dia 28 de dezembro de 1964, às 07 horas da manhã. Aos 4 anos (1968), já éramos três filhos (Sirlei, Sirlene e Silas), quando nos mudamos para Lagoa Formosa, a qual acabara de ser emancipada. Lagoa Formosa localiza-se perto de Patos de Minas e, em razão da mudança, foi lá que passei minha segunda e terceira infância (segundo a abordagem piagetiana¹).

Piaget descobriu que o desenvolvimento da criança pode ser dividido em estágios mais ou menos delimitados, de forma que um estágio anuncia o posterior, assim como é condição necessária para ele.

Piaget propôs quatro estágios do desenvolvimento cognitivo: (a) o sensório-motor (de 0 a 2 anos), em que o bebê entende o mundo a partir dos seus sentidos e das suas ações motoras; (b) o pré-operatório (de 2 a 6 anos), em que a criança passa a utilizar símbolos, classificar objetos e utilizar lógica simples; (c) o operatório concreto (de 7 a 11 anos), em que inicia o desenvolvimento de operações mentais como adição, subtração e inclusão de classes; e (d) o operatório formal (de 12 anos em diante), em que o adolescente organiza ideias, eventos e objetos, imaginando e pensando dedutivamente sobre eles. Os estágios seguem uma ordem fixa de desenvolvimento, mas as pessoas passam por eles em velocidades diferentes (BEE, 1997; PAPALIA; OLDS; FELDMAN, 2006).

Fui a primeira neta da família paterna e a segunda da família materna, mas, como minha prima morava em Anápolis (GO), eu fui muito "paparicada". Inclusive, as duas famílias eram ligadas pela fé e tinham uma banda de música: os meus tios tocavam trombones; minha tia trompete; meu pai, clarinete e tuba. Havia também bumbo, pratos, tarol e pandeiro. Cresci entre notas musicais, solfejos, partituras e amava desenhar a clave de sol.

Eles se reuniam no final de dezembro e faziam apresentações de peças natalinas, e eu, desde infante, já declamava poesias ensaiadas por minha mãe e minhas tias. Muitas pessoas assistiam às peças dramatizadas, nas quais havia figurantes, anjos com

¹ Infâncias segundo Piaget: primeira infância (do nascimento aos 3 anos de idade); segunda infância (de 3 a 6 anos); terceira infância (de 6 a 11 anos).

asas, bebezinho, cortinas no palco abrindo e fechando para cada ato, bastidores. Era um evento sem igual, por isso ficava superlotado, mesmo nos dois dias de apresentações.

Com apenas dois anos, colocaram-me em cima de uma cadeira e declamei:

Natal, natal grande alegria!
 Todo mundo está contente
 Vou dar a Jesus
 Meu coração de presente.
 (Autor desconhecido)

Relembro (1970), com muita nostalgia, o asfaltamento das rodovias de Patos de Minas, Lagoa Formosa e Carmo do Paranaíba, a BR-354, conhecida como rodovia do milho. Ouvia em todos as rádios da vizinhança tocando o *Jingle*:

Não pare na pista
 É muito cedo pra você se acostumar
 Amor não desista
 Se você para o carro pode te pegar
 (Raul Seixas)

Meu avô não deixou os filhos frequentarem escola, preferiu pagar um professor para dar aulas domiciliares, então minha mãe estudou dois anos. Na tentativa de ensinar-me as primeiras letras, ela escrevia as vogais em uma folha e os números de 1 a 10 e eu fazia as cópias. Entretanto, via as crianças frequentando o Jardim da Infância e ficava com muita vontade de estudar com eles. Aos 7 anos (em 1972), entrei no primário e, para minha surpresa e alegria, era justamente na sala dos meninos que eu via no Jardim da Infância.

Meu conhecimento prévio e minha leitura de mundo, levaram-me a ser coleguinha deles em uma escola que defendia salas homogêneas, as quais representam um modelo escolar dos anos 70, em que havia testes de caráter classificatório e seletivo para fins de reagrupamento dos alunos (ALMEIDA-JÚNIOR, 1957). Fui muito bem alfabetizada e letrada.

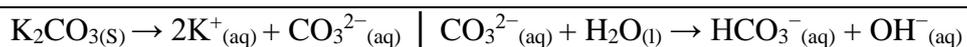
Fui alfabetizada no Grupo Escolar Coronel Cristiano e letrada pelo método global com o livro: As mais belas Histórias de Lúcia Casasanta. Meus pais usavam, para conversar entre si, a língua do “P”, com aquele ar de cumplicidade do casal, até descobrirem que eu comecei a juntar as sílabas e decodifiquei os segredos familiares.

Em minha infância, ouvi muitas histórias de castelos, reis, rainhas e parlendas de uma anciã, a qual eu, meus irmãos e seus netos, chamavam de “Mãe-vó” (nome

verdadeiro: Ana Jacinta de Jesus). Vinda de Dores do Indaiá, também em Minas Gerais, ela morava na esquina de nossa casa, na Rua Dona Genésia, número 23, cruzamento com Rua Santo Antônio, em Lagoa Formosa. Sua singela casa era de chão batido, colchão de palha, bancos de madeira, fornalha e lamparina. A fechadura era de uma chave enorme, onde as histórias de suspenses, somadas ao tom de voz com sombras nas paredes davam o clima e entrávamos em outra dimensão, voando para um mundo imaginário.

Sempre fui muito curiosa. Um dos assuntos que me intrigavam muito era se realmente o homem teria ido à lua: uns diziam que foi, outros diziam que era inverdade. Outro item que curiosa eu queria saber era da casa da senhora Francisca (*in memorian*) que morava na Rua Santo Antônio, 37. No quintal, havia uma lata cheia de cinzas colhidas da fornalha, com um furo no fundo. Ela sempre colocava água na lata em cima de um jirau que gotejava e ela amparava em uma vasilha embaixo. Ao perguntar o que era aquilo, ela secamente respondia: é “diquada” (respeitando a linguagem regional), para fazer sabão.

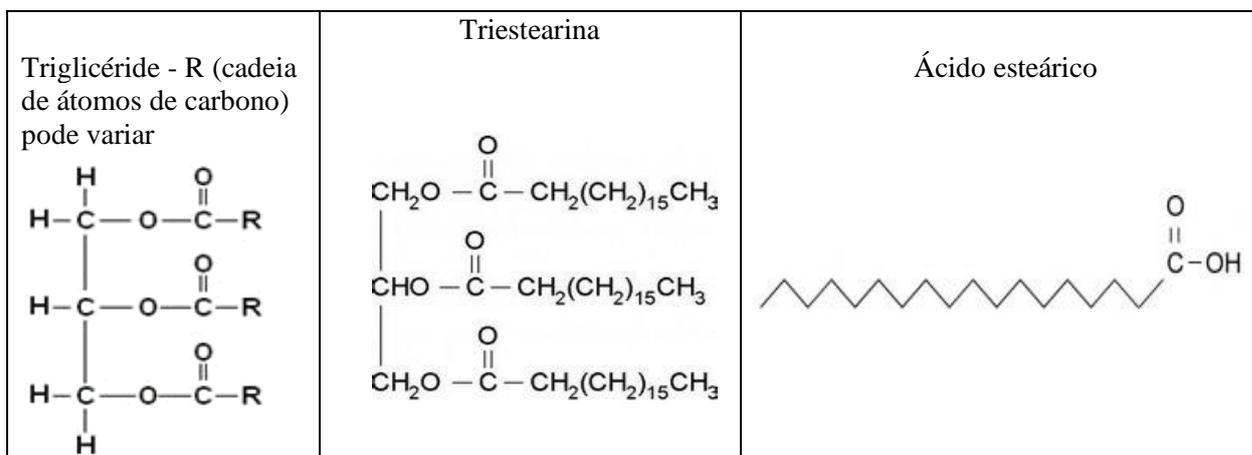
Mas a resposta dela não me satisfazia. Quando cresci e com acesso à pesquisa científica, descobri que o processo se chama sabão de diquada e possui fórmula química capaz de explicar:



É comum usarem a lixívia de cinzas, põe a diquada em cima do sebo ou da gordura, mexe até apurar o sabão. Outro procedimento atestado das mulheres é o uso de água quente para obter a diquada. A água quente favorece a dissolução do carbonato de potássio, uma vez que esta é endotérmica (DEAN, 1987). Ao ser dissolvida pela água, essa substância dissocia-se e o ânion carbonato sofre hidrólise tornando a diquada alcalina.

O sebo provém da vaca ou do boi e a gordura ou torresmo do porco. São materiais sólidos na temperatura de 25° Celsius. Ambos contêm triglicérides, como a triestearina ou triestearato de glicerina, por exemplo, e pequena quantidade de ácidos graxos livres. A maior parte dos ácidos graxos encontra-se combinada nos triésteres, os quais se decompõem em soluções aquosas alcalinas liberando ácidos do tipo mirístico, palmítico, palmitoleico, margárico, esteárico, oleico e linoleico, que irão então reagir com o carbonato de potássio presente na diquada e produzir sabões. O sebo de boi

normalmente contém maiores quantidades dos ácidos esteárico (octadecanóico), palmítico (hexadecanóico) e oleico (octadec-9-enóico). As principais fórmulas estruturais dos químicos envolvidos são designadas a seguir:



Fonte: Dean, 1987

Por aptidão, em 1982, fui cursar o Magistério no Colégio Alto Paranaíba, conhecido como o colégio das freiras. A diretora era a madre Maria do Carmo e as professoras, freiras da ordem carmelitanas. Minha mãe ajudava-me a pagar as mensalidades fazendo e vendendo dindim (picolé no saquinho plástico), somada a meia bolsa de estudos ganhada pelo deputado estadual João Gomes (BH) e por Camilo Machado, deputado e cidadão de Monte Carmelo.

Efetivamente conheci a literatura de Paulo Freire, na vivência com seus ensinamentos, quando lecionei à noite na Alfabetização para Adultos (Mobral) pela prefeitura. Formei-me para professora, em 1983. Nessa época, uma vizinha se mudou para Uberlândia e montou um pensionato para moças da minha cidade as quais gostariam de continuar os estudos na Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Todavia, meus pais não me deixaram vir.

Na minha casa, não se ouvia falar em fazer faculdade, pois éramos orientadas somente a nos casar. Mas, contrariando a todos, prestei vestibular para Pedagogia na Faculdade de Filosofia e Letras em Patos de Minas (FAFIPA). Mesmo indo escondida de meus pais, passei em 15º lugar. Quando foram dar os parabéns para o meu pai, eu o ouvi respondendo: “não contribuí para isso, é de minha filha todo esforço e elogio”.

Cursei a graduação com muita dificuldade financeira, pois não havia incentivo de governo. Íamos no ônibus de corrida com preço de passagem normal. Cursei em 1984 e 1985 até o 4º período, quando me casei e me mudei para Belo Horizonte.

Fui trabalhar em uma corretora de Seguros ligada ao Bradesco, Minas Brasil e Itaú. Fazíamos os seguros dos veículos que saíam das revendas Brasvel (Chevrolet); Rota (Ford); Superalfa e Motorbel (Fiat). Obviamente aprendi a logística e a engenharia do trânsito caótico de Belo Horizonte como o valor da urbanidade; debruçava com seriedade sobre os autos para analisar minimamente os sinistros de nossos clientes na forma da lei. Aprendi a ser reflexiva sobre o assunto veículo *versus* condutor e comportamento de passageiros e dos pedestres no contexto trânsito com responsabilidade.

Em 1988, tive meu primeiro filho, Filipe; em 1994, o segundo filho, Gabriel. Em 2008, mudamo-nos para a fazenda do Curtume, que fica entre a cidade do Carmo e Rio Paranaíba, fomos tirar leite e fazer queijos. Na fazenda, lia muitos livros desde a *Bíblia*, Maquiavel, Dante, Platão, São Tomás de Aquino, Os Pensadores, Leviatã. Quando não tinha livros, lia dicionário, jornais e revistas.

Depois desse intervalo de 30 anos sem estudar, fiz o Enem em 2011 e minha nota da redação foi 800 pontos. O tema da redação foi "Viver em rede no século XXI: os limites entre o público e o privado". Os textos de referência foram os artigos "Liberdade sem fio", da revista Galileu, e "A internet tem ouvidos e memória", do portal Terra.

Com a nota do ENEM pude tentar o retorno aos estudos. Todavia, para ganhar a bolsa do Prouni, eu precisava provar em juiz que havia estudado em uma escola particular porque na cidade não tinha outra opção para cursar o Magistério. Portanto, eu receberia meia bolsa de estudo, quando fui informada de que a escola progressiva não existia mais e que todos os meus documentos estavam arquivados na Superintendência do Ensino, em Patos de Minas, e que os livros-caixa da contabilidade que provavam a forma de meu pagamento e curso não existiam mais.

Mesmo assim, o Juiz entendeu a minha transparência e verdade, dando-me a condição da bolsa Prouni. Minha sobrinha Ingrid, minha irmã Sirlene e Rose Mary (Aparu) apoiaram-me quanto às pesquisas pela internet.

Terminei a graduação, fiz a pós em Gestão do Trabalho: Inspeção, Supervisão e Orientação, na Faculdade Presidente Antônio Carlos - UNIPAC. Meu orientador foi o Dr. Anderson Oramísio, com o qual construí um artigo sobre Adultização Infantil.

Também, aproveitando o *slogan* da política de governo sobre Uberlândia Cidade Educadora e exercendo a cidadania, escrevi para todos da Câmara dos Vereadores do pleito passado, descrevendo a eles a realidade dos ônibus superlotados da linha T131, do corredor da Av. João Naves, como também os avisando de dois acidentes envolvendo passageiros em um só ano que haviam caído de dentro do ônibus.

Recebi respostas da carta de todos os vereadores dizendo que interviriam junto à empresa de transporte coletivo. Enfim, notamos um leve aumento de ônibus sanfona.

Ao passar no processo seletivo da prefeitura, exerci cargos como educadora (até 2019, termo usado na Educação Infantil para a profissional que ajudava a professora com as brincadeiras e o cuidar, isto é, parte higiênica da criança). Também exerci a função de professora no Ensino Fundamental, pois tinha intenção de fazer mestrado e via a necessidade de ser docente para formar concepção em educação formal.

Neste contexto, reconheci-me como educadora e professora na visão de Rubem Alves, destacado no livro “Conversas com quem gosta de ensinar”. Assim, atuava motivada por minhas paixões e ideais (ser educadora) e de forma complementar eu focava na produtividade e nas atribuições requeridas pela função (ser professora).

Convidada para o mestrado como aluna especial pela pedagoga Luciana Bar, indicada por minha ex-supervisora e ex-aluna do mestrado profissional Dona Fátima, fui lentamente aprendendo a pensar academicamente. Fiz todas as matérias eletivas e madura para prestar o vestibular e cumprir as exigências do programa de construir uma dissertação com a narrativa do livro escrito por Miguel G. Arroyo, “Ofício de Mestre: Imagens e Autoimagens”. Conforme explanou o autor sobre o consenso que o professor padece com a imagem da tradição a que fora sua formação, a qual recebeu a incumbência de passar o ensinamento de conteúdos prontos e fechados e disciplinas em grades. Entretanto, como salienta o autor, a situação não se deve tratar de crônica na sociedade brasileira, pois isentaria os governantes e a classe da responsabilidade de ter que encarar as causas e resolvê-las.

Lembrando que o professor em sua formação não recebe capacitação pedagógica para dialogar com destreza e maestria a teoria e a prática, o autor referido acima, em suas discussões, propõe que, na existência civilizatória do professor em seu ofício, rompa com a tradição de apenas ensinar conteúdos e aprenda com a formação contínua alavancar para uma escola com matriz social, competências abertas e saberes construídos socialmente pela diversidade tornando o ofício de mestre tão nobre e eficaz.

Ano conturbado, cheio de afazeres, pois precisava encarar a prova de proficiência, concurso de professores pela prefeitura, estar mestrando, professora do Ensino Fundamental e fomentar a pesquisa que validaria a dissertação. Bem falou Vasconcelos (2004, p. 98) “a luta motiva o aprendizado, dá sentido ao estudo”.

Escolher o mestrado profissional não é tarefa fácil, pois, diferentemente do acadêmico, a dissertação é construída juntamente com um produto final ao qual compartilhamos os saberes com a sociedade, com ênfase na Educação Popular em espaços escolar e não escolar.

Vivenciamos, assim, o que reza a LEI Nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996, o capítulo IV da Educação Superior no Art. 43.

A educação superior tem por finalidade:

III - incentivar o trabalho de pesquisa e investigação científica, visando o desenvolvimento da ciência e da tecnologia e da criação e difusão da cultura, e, desse modo desenvolver o entendimento do homem e do meio em que vive;

IV - promover a divulgação de conhecimentos culturais, científicos e técnicos que constituem patrimônio da humanidade e comunicar o saber através do ensino, de publicações ou de outras formas de comunicação.

No ambiente da instituição, o emblemático Paulo Freire, (2003, p. 61), afirma que “é fundamental diminuir a distância entre o que se diz e o que se faz, de tal forma que, num dado momento, a tua fala seja a tua prática”.

Nesse ínterim, fui colhendo material, pois o projeto inicial seria pesquisar sobre a Educação do e no Campo, por influência da professora mestre Maria Eleusa Mota, da qual admirei a postura ao entrar na luta como camponesa e que representou a classe pedindo educação inclusiva junto à política de Estado e de governo na forma de lei atrelada à sua dissertação. Entretanto, com o passar do tempo, esbarrei com a falta de interesse da rede municipal em rever o currículo para atender a essa clientela específica.

Falei do meu desapontamento com a coordenadora Luciana Bar e refizemos o projeto com o intuito de compreender e participar de um assunto que pudesse chegar às escolas como tema transversal. Preocupada com a escolha do tema e conversando com meu irmão Wilson, ele sugeriu pesquisar sobre o trânsito, preparando Uberlândia para ser metrópole. Meu orientador, Dr. Eloy Alves Filho, propôs apoiar-me e esmerando no assunto, começamos a pesquisa bibliográfica participativa.

Com o suporte da direção da escola sob a visão de uma gestão democrática, pude como professora de Geografia e História e Ensino Religioso na Escola Municipal Odilon Custódio Pereira, no Bairro Seringueiras, transversalizar o tema ‘Educação para o Trânsito’, de forma integradora no viés cidadania, tema contemporâneo e contextualizar a ética como reza a BNCC (Base Nacional Comum Curricular) que é um documento que normatiza quais são as aprendizagens essenciais propostas ao ensino para a formação do cidadão numa perspectiva de saberes integral. Conscientizada de que a educação sob o olhar de Paulo Freire perpassa também pela escola, foi desenvolvido junto às disciplinas lecionadas a problematização da realidade do Trânsito em Uberlândia, durante o ano para 100 (cem) alunos do Ensino Fundamental.

A pesquisa defende que a transversalidade é o direcionamento a ser seguido. Neste caminho, a ética torna-se aliada do processo educacional. Ainda é válido ressaltar que do ponto de vista de muitas pessoas, a escola é um recurso com valor pétreo.

A educação pode ser entendida como caminho para a vida, e se fundamenta na ambiência da escola, e neste contexto, a transposição de uma aula para momentos e experiências da vida é essencial, apoiando a ideia da transversalidade, prática que aproxima o conhecimento dos alunos à sua realidade. O trânsito faz parte deste conhecimento prévio, que deve ser entendido como instrumento para melhor compreensão da realidade.

Os alunos não podem ser movidos apenas por regras e códigos, mas sim por princípios, que são característicos de sua formação na escola. Este conhecimento é adquirido desde a pré-escola e se estende por toda a sua vida. Deve haver uma ligação entre a vida, suas reflexões e a escola, pois, este mecanismo resgata a noção de ética e cidadania.

2. INTRODUÇÃO

O crescimento populacional acentuado que ocorre em Uberlândia, acima da média nacional, o estilo de vida e trabalho das pessoas que necessitam se locomover de casa para o emprego e para ter acesso aos serviços públicos, como escola, saúde, comércio, lazer, etc., tornam cada vez mais complexas as relações sociais e de mobilidade no espaço urbano.

E, neste contexto de novas formas de acesso a bens de capital, seja por melhoria da renda ou por meio de financiamentos, os veículos automotores como o automóvel e motocicletas, principalmente, se transformam nos principais meios de transporte na organização do espaço urbano, portanto, levando a aglomerações ou a congestionamentos nas principais vias de acesso ao centro e às zonas comerciais. Tais fatos exigem atenção e políticas públicas² sobre mobilidade urbana, seja quanto à infraestrutura, legislação, fiscalização e, sobretudo, em um ambicioso e organizado processo de educação para a cidadania que eduque os condutores atuais e futuros, bem como reduza a violência no trânsito de Uberlândia.

Essas mudanças profundas na estrutura social fizeram com que o número de veículos aumentasse vertiginosamente e, conseqüentemente, os congestionamentos, os acidentes, a violência e atropelamentos no trânsito se tornaram um problema social que requer políticas públicas e ações conjuntas de todas as instituições (VIAS SEGURAS, 2018).

Os dados da tabela 1 revelam o aumento significativo da população de Uberlândia nos últimos 50 anos. Esse fenômeno está associado à renda per capita superior à média nacional. Em 2018, segundo o IBGE (2021) o produto interno bruto do município foi R\$ 54.801,25 enquanto o do Brasil foi de R\$ 34.533, revelando um padrão de renda do uberlandense significativamente superior aos demais brasileiros. Esse padrão de renda está associado ao elevado aumento do número de veículos automotores na cidade, afetando, sobremaneira, o tráfego nas ruas.

² Conforme Dye (1984) política pública é o que o governo escolhe fazer ou não fazer', levando em conta que os movimentos sociais empurram o governo para a ação para benefício de um grupo organizado.

Tabela 1. Crescimento populacional de Uberlândia, Minas Gerais

Ano	População
1970	126.112
1980	240.967
1991	367.061
2000	501.214
2010	604.013
2020	699.097

Fonte: IBGE 2021

A violência no trânsito, em suas diversas formas, está sendo considerada um dos grandes problemas do século XXI, por isso entende-se, nesta pesquisa, que a formação de cidadãos conscientes, portanto, motoristas educados hábeis, poderiam reduzir as estatísticas de acidentes no município de Uberlândia, caso esta questão fosse pedagogicamente tratada nas escolas.

Analisar a questão do trânsito no Brasil e no mundo remete que o ato de dirigir, rodeado por vários fatores, tem vertiginosamente colocado em risco a vida humana. Por esta razão, Organização das Nações Unidas (ONU) resolveu declarar a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que é compreendida de 2011 a 2020.

Esta situação assustadora, que provoca mortes e lesões permanentes em cidadãos do mundo inteiro, alerta a cidadania do país, pois as relações no trânsito envolvem conhecimentos, valores ou princípios para a formação de consciência cidadã que permitam o convívio social pacífico, como solidariedade, prudência, obediência às leis, superação do individualismo, chegando à convivência plena da cidadania.

Analizando os dados da ONU, Waiselfisz (2012) alerta:

Os números apresentados pela Organização Mundial da Saúde para a formulação dessa resolução são estarrecedores, indicativos de uma real pandemia. Só no ano de 2009, aconteceram perto de 1,3 milhão de mortes por acidentes de trânsito em 178 países do mundo. Se nada for feito, a OMS estima que deveremos ter 1,9 milhão de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030. Entre 20 e 50 milhões sobrevivem com traumatismos e feridas. Os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; a 2ª na faixa de 5-14 e a 1ª na faixa de 15- 29 anos de idade (WASELFISZ, 2012, p. 3).

É importante salientar que, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil é a quarta nação do mundo com o maior número de mortes em acidentes de trânsito por ano. Devido a isso, o país vinha trabalhando para cumprir uma meta estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) para a redução em 50%, no período de 2011 a 2020, de casos fatais em acidentes nas rodovias e vias brasileiras.

Esse período ficou conhecido como Década de Ação pela Segurança no Trânsito e foi instituído pela Primeira Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária, realizada em 19 e 20 de novembro de 2009. Nela, os representantes dos 178 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU) comprometeram-se a definir políticas, programas, ações e metas para reduzir os acidentes de trânsito em 50% e preservar cinco milhões de vidas, considerando a necessidade de fiscalização, infraestrutura, segurança veicular, educação e saúde (OLIVEIRA, 2016).

Para atender às metas colocadas pela organização ao Brasil, foi criado, em 2010, o Projeto Vida no Trânsito (PVT), com intuito de combater dois fatores de risco priorizados no Brasil: a direção após o consumo de bebida alcoólica e o excesso de velocidade.

Chegado o ano de 2020, estabelecido como prazo final da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, a meta não foi atingida pelos membros da ONU, e assim, foi determinado um novo período de dez anos para ação de Segurança no Trânsito.

Entre 2020 e 2030, estima-se que deverão ocorrer até 500 milhões de mortes e lesões no trânsito no mundo. A OMS entende que a grande maioria das mortes e dos ferimentos graves no trânsito são evitáveis e que esse é um grande problema de saúde pública e desenvolvimento que tem amplas consequências sociais e econômicas.

Isso reforça a importância de promover o conhecimento e a conscientização da população por meio de campanhas de educação, capacitação e divulgação, principalmente entre os jovens (FREIRE, 1980). A Declaração de Estocolmo sobre Segurança nas Estradas conclama, entre outros pontos, a necessidade de atenção aos pedestres, ciclistas, motociclistas e da adoção, implementação de políticas e medidas para proteger e promover ativamente a segurança desses grupos.

Diante desta triste realidade, surge a necessidade de uma análise das políticas públicas de conscientização principalmente no que se refere às relações pedagógicas nas escolas do município. Para Mizukami (1996, p. 91) “o processo de conscientização é sempre inacabado, contínuo e progressivo, é uma aproximação crítica da realidade que

vai desde as formas de consciência mais primitivas até a mais crítica e problematizadora”.

Entende-se a escola como um espaço significativo de educação e formação integral dos seres humanos para viver em sociedade. Ela tem uma função de destaque a desempenhar o desenvolvimento da sociedade. Para Pinto e Cunha (2013), o papel atribuído à escola, para a sociedade atual, é o de formar pessoas com capacidade crítica e criativa para enfrentar a realidade e, podemos acrescentar conscientização sobre a responsabilidade social, vislumbrar socializações de convivência humanizada com o mundo.

A educação, por meio da escola, pode criar condições para que o educando construa seu próprio conhecimento, exercite a criatividade, questione e problematize as questões do cotidiano, forme sua consciência, interiorize a cultura e seus valores e venha exercer na sociedade suas próprias potencialidades para convivência colaborativa, pacífica e cidadã.

O trânsito e sua evolução na sociedade foram analisados por Vasconcellos (1998) como:

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes (VASCONCELLOS, 1998, p. 14).

A infração às normas de trânsito, imprudência, distração ao volante são as principais causas da maioria dos acidentes. A educação para o trânsito pode e deve desenvolver atitudes cooperativas, sejam na escola, em casa, no trabalho ou na vida social e sejam interiorizados e aplicados no meio social, remetendo a uma nova visão do comportamento das pessoas no trânsito.

Enquanto medidas efetivas, educadoras e conscientes não forem tomadas os acidentes continuarão fazendo novas vítimas diariamente, atingindo todas as classes sociais, culturais e faixas etárias. Além dos aspectos sociais, perdas de vidas humanas, tem-se o lado econômico de perda de mão de obra, ausências do trabalho, custos públicos com saúde e pensões alimentícias.

Um dos pressupostos deste estudo é introduzir a educação para o trânsito nas escolas, respeitando os limites adequados para a aprendizagem, de acordo com cada faixa etária e componente curricular e, de forma transversal, será possível modificar o comportamento dos atuais e futuros motoristas.

Para Franco, *apud* Simione (2000), esta é uma questão cultural que precisa ser estudada e solucionada com urgência. Para ele, a escola deve ser vista

como instrumento de apropriação do saber, assume mais um papel representativo na sociedade: a Educação para o Trânsito, que não pode ser isolada do contexto da cidade em que tem lugar, mas sim, estar ligada ao contexto social e cultural mais amplo. Trânsito é pedestre, passageiro, ciclista, catador de papel e demais condutores. Preparar culturalmente a sociedade para o Trânsito Viário, é transformar a história em favor da preservação da vida (SIMIONE, 2000, p. 2).

Neste sentido, a escola assume o seu verdadeiro papel como instrumento de apropriação do saber e passa também a outra ação representativa e importante para a sociedade: a Educação para o Trânsito. Esta não pode ser alheia ao meio social em que se localiza, mas ir além e interagir ativamente com o contexto social e cultural mais amplo. O trânsito é constituído por pessoas, pedestre, passageiro, ciclista, catador de papel, trabalhadores em geral e demais condutores. Formar cidadãos conscientes, culturalmente preparados para o mundo do trabalho e convivência social, sobretudo para compartilhar o trânsito viário é a forma mais adequada para transformar uma história violenta e, de certo modo, assassina, em favor da preservação da vida. Nas palavras de Freire (1997) tornar as pessoas “gente mais gente”.

Analisando o conteúdo e a metodologia de ensino utilizada pelos Centros de Formação de Condutores, não contemplam satisfatoriamente a formação de conceitos e valores³ que possam desenvolver nas pessoas um comportamento mais humano, consciente e cidadão ao trafegar por via pública. Na posição de professora, socialmente engajada nas questões que afetam o cotidiano, não podemos nos acomodar e permitir que a educação para o trânsito fique apenas sob a responsabilidade dos Centros de Formação de Condutores, e sim um processo educacional formativo pedagógica e academicamente de forma interativa entre as instituições escolares e os coletivos

³ São valores: [...] a solidariedade, o respeito aos outros, a responsabilidade, a liberdade, etc [...]. Atitudes: [...] são a forma como cada pessoa realiza sua conduta de acordo com valores determinados. Assim, são exemplos de atitudes: cooperar com o grupo, ajudar os colegas, respeitar o meio ambiente, etc [...] (ZABALA, 1998, p. 46).

sociais, com recursos materiais, teóricos e educacionais para formar cidadãos conscientes e participativos na construção de um trânsito seguro e solidário.

A LDB (Lei de Diretrizes Básicas) vem nesta direção, conforme o inciso II, do artigo 32 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação, o ensino tem como objetivo, entre outros, a formação básica do cidadão, mediante:

[...] II. A compreensão do ambiente natural e social, do sistema político, da tecnologia, das artes e dos valores em que se fundamenta a sociedade; III. O desenvolvimento da capacidade de aprendizagem, tendo em vista a aquisição de conhecimentos e habilidades e a formação de atitudes e valores; IV. O fortalecimento dos vínculos de família, dos laços de solidariedade humana e de tolerância recíproca em que se assenta a vida social (BRASIL, 1996, p. 1).

Na sociedade industrial, robotizada e globalizada, aulas teóricas e análise de problemas descontextualizados não despertam interesse nos alunos que não veem aplicabilidade na vida prática e, portanto, não forma consciência social nem cidadania.

Na sociedade atual, a adequação da escola às novas exigências do mundo do trabalho e consciência cidadã são valores relevantes para a vida coletiva. A cada dia a escola vem assumindo um papel social que busca formar não apenas técnicos, mas cidadãos aptos a viverem em comunidade. A educação é considerada, segundo Ordoñez (2005) como “um instrumento indispensável para o desenvolvimento social e econômico” e podemos acrescentar para enriquecer o debate, que deve contemplar a todos/as, ou seja, igualitária, dialógica e de qualidade.

Retomando o desenvolvimento proposto por Ordoñez (2005), faz-se necessário destacar os problemas sociais que envolvem os jovens e adultos e as ações que as escolas têm realizado para promoverem a conscientização dos educandos para as questões sociais que se acumulam diariamente. Entre estes problemas, destacamos a violência no trânsito, que tem tirado vidas, destruído famílias e o futuro de muitos seres humanos que poderiam contribuir para o futuro da sociedade.

A importância da escola para a formação das crianças, pedestres hoje e motoristas de veículos no futuro vem se tornando uma exigência da sociedade. Partindo do pressuposto de que de os conteúdos e normas de conduta bem ensinados desde as séries iniciais são mais fáceis de aceitação para se tornarem padrão de conduta, a importância e responsabilidade da escola aumentam.

O compromisso com a construção da cidadania de acordo com o (MEC) Ministério da Educação, Brasil (1998, p. 17), “pede necessariamente uma prática educacional voltada para a compreensão da realidade social e dos direitos e responsabilidades em relação à vida pessoal e coletiva”. Martins (2004, p. 19), entende que “[...] é preciso humanizar a realidade do trânsito, corrigindo os erros com campanhas educativas bem conduzidas e direcionadas pelos diversos meios de comunicação, valendo-se de estratégias diversificadas”.

Mas, o que se percebe na realidade, é que as iniciativas pontuais voltadas para a educação para o trânsito ainda são limitadas, tímidas, com pouco impacto, atingindo uma pequena parcela da população, não formando nas pessoas uma consciência cidadã. Estas questões pontuais, desestruturadas e muitas vezes descontextualizadas, ao lado dos inúmeros acidentes em nossa cidade, despertou o interesse em analisar a educação escolar como parte integrante para reduzir a violência no trânsito por meio da consciência cidadã.

O PPP (Projeto Político Pedagógico) compõe a identidade de cada escola, já que a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB 9394/96) diz, em seus artigos 12, 13 e 14, sobre a autonomia que a instituição educacional possui de construir esse supra documento. Tal projeto antecipa toda ação da escola que, com ele, executa a lei, faz planejamento, regimento e currículo, dinamizando o ensino-aprendizagem cujo alvo é composto pelo aluno, família e a comunidade dentro da educação relacional e laboral para o qual foi escrito. A construção do documento envolve a escola e o colegiado (formado de profissionais da educação, pais e comunidade).

Neste foco, foi observado se os temas contemporâneos transversais previstos na Base Nacional Comum Curricular (BNCC) de 2019, estavam descritos no documento. A avaliação prévia identificou que os PPPs coletados faziam menção à contextualização dos temas transversais, entretanto, o assunto que esta pesquisa quer pormenorizar (educação para o trânsito relacionada à cidadania, ética e direitos humanos) não estava evidente (BRASIL, 2019).

Ressaltando que, nos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs), os chamados Temas Transversais eram apenas recomendações; nas Diretrizes Curriculares Nacionais (DCNs), chamados Eixos Norteadores, declara-se obrigatoriedade, conforme as Resoluções CNE/CEB n. 7/2010 e n. 12/2012, e na BNCC, são chamados Temas

Contemporâneos e Integradores. Assim, tais conteúdos são essenciais para a Educação Básica, em função de sua contribuição para o desenvolvimento das habilidades vinculadas aos componentes curriculares (BRASIL, 2019).

Os temas transversais, que constituem o centro das atuais preocupações sociais, devem ser o eixo em torno do qual deve girar a temática das áreas curriculares, que adquirem assim, tanto para o corpo docente como para os alunos, o valor de instrumentos necessários para a obtenção das finalidades desejadas (BUSQUETS, 2001, p. 37).

O Conselho Nacional de Educação (CNE) acordou sobre a transversalidade no Parecer n. 7, de 7 de abril de 2010:

A transversalidade orienta para a necessidade de se instituir, na prática educativa, uma analogia entre aprender conhecimentos teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade) e as questões da vida real (aprender na realidade e da realidade). Dentro de uma compreensão interdisciplinar do conhecimento, a transversalidade tem significado, sendo uma proposta didática que possibilita o tratamento dos conhecimentos escolares de forma integrada. Assim, nessa abordagem, a gestão do conhecimento parte do pressuposto de que os sujeitos são agentes da arte de problematizar e interrogar, e buscam procedimentos interdisciplinares capazes de acender a chama do diálogo entre diferentes sujeitos, ciências, saberes e temas (CNE/CEB, 2010, p. 24).

Segundo o site Educa Brasil, a transversalidade é um termo que, na educação, é entendido como uma forma de organizar o trabalho didático na qual alguns temas são integrados nas áreas convencionais de forma a estarem presentes em todas elas. O conceito de transversalidade surgiu no contexto dos movimentos de renovação pedagógica, quando os teóricos conceberam que era necessário redefinir o que se entende por aprendizagem e repensar também os conteúdos que se ensinam aos alunos.

A transversalidade, assim, diz respeito à compreensão dos diferentes objetos de conhecimento, possibilitando a referência a sistemas construídos na realidade dos alunos. Neste caminho, “os Temas Transversais não foram criados para substituir as disciplinas já existentes, mas para complementá-las. Para fazer com que os alunos se tornem verdadeiros cidadãos, conhecendo seus direitos e deveres” (BRASIL, 1998, p. 17).

Vale resgatar que a BNCC não desfaz os PCNs (1998), mas sim corrobora com a legislação vigente. A configuração atual atende a uma demanda denominada de marcos legais sobre o Trânsito, e, nesse âmbito:

cabe aos sistemas e redes de ensino, assim como às Escolas [...] incorporar aos currículos e às propostas pedagógicas a abordagem de temas contemporâneos que afetam a vida humana em escala local, regional e global, preferencialmente de forma transversal e integradora (BRASIL, 2017, p. 19).

Os temas transversais são assim nomeados para instigar o ato de relacionar todas as disciplinas, orbitando entre os saberes sem fragmentar o conhecimento. Outrossim, tais temas somam-se ao contexto de conhecimentos que elucidam a realidade e a vida em sociedade, e, portanto, incorporam reflexões sobre cidadania, e para tanto:

O compromisso com a construção da cidadania pede necessariamente uma prática educacional voltada para a compreensão da realidade social e dos direitos e responsabilidades em relação à vida pessoal e coletiva e a afirmação do princípio da participação política (BRASIL, 1998, p. 17).

O desejo de trabalhar a temática Educação no Trânsito nasceu, sobretudo, pelo fato de ser um assunto de que todos participam e, para tanto, é válido que todos compreendam e explorem o tema em prol responsabilidade social. Além disso,

A educação autêntica, repitamos, não se faz de A para B ou de A sobre B, mas de A com B, mediatizados pelo mundo. Mundo que impressiona e desafia a uns e a outros, originando visões ou ponto de vista sobre ele. Visões impregnadas de anseios, de dúvidas, de esperanças ou desesperanças que implicam temas significativos, a base dos quais se constituirá o conteúdo programático da educação (FREIRE, 2034, p. 84).

Busca-se a participação coletiva dos cidadãos uberlandenses, aprimorando o diálogo da educação com as políticas públicas (referentes à mobilidade urbana), de forma a questionar ou mesmo legitimar os elementos associados à Educação no Trânsito e suas relações com o ambiente escolar. O trânsito é um assunto estruturante na política, na educação e na formação do cidadão.

Por meio deste estudo, foram sugeridas e desenvolvidas ações educativas para a transversalização e humanização do trânsito, com o intuito de uma melhor organizar o espaço urbano. Estes aportes foram discutidos e incluídos nas considerações finais desta dissertação.

Sobre a conjuntura de não estar escrito explicitamente sobre a educação para o trânsito no PPP é imperioso considerar as consequências de o aluno, a pessoa como um sujeito em construção, ter acesso à valorização da vida e repensar seu convívio com o coletivo, fundamentado na alteridade, contemplada a todo instante no trânsito, neste âmbito cabe apresentar a seguir os objetivos desta pesquisa.

2.1 Objetivos

Esta pesquisa descreve e analisa os elementos formadores da Educação para o Trânsito, para isso, apresentam-se os objetivos geral e específicos.

2.1.1 Objetivo Geral

Caracterizar um recorte da educação para o trânsito, por meio da análise dos componentes ou práticas de Educação para o Trânsito previstas no Projeto Político Pedagógico de escolas públicas de Uberlândia; sugerir atividades de conscientização (uso de práticas pedagógicas voltadas para uma mobilidade urbana), além de uma descrição situacional de aspectos do trânsito local da cidade de Uberlândia.

2.1.2 Objetivos Específicos

- Apresentar um histórico do trânsito no Brasil e traçar um panorama do trânsito em Uberlândia-MG;
- Realizar um estudo sobre a mobilidade urbana em Uberlândia, a fim de descrever e analisar os casos de desrespeito às leis de trânsito;
- Descrever as experiências dos estudantes ao transversalizar o tema trânsito nas aulas, para conscientização dos alunos participantes;
- Propor práticas educativas sobre o trânsito e elaborar um produto sobre alguns temas transversais e BNCC para educação no trânsito.

2.2 Metodologia

Esta seção apresenta os procedimentos metodológicos utilizados nesta pesquisa. Inicialmente, apresentamos a caracterização da pesquisa e, em seguida, é descrito o cenário de execução do trabalho e a forma como ocorreu a abordagem metodológica.

2.2.1 Caracterização da Pesquisa

A trajetória trilhada neste estudo apoiou-se em pilares acadêmicos como Fonseca (2002), para quem a metodologia é o estudo da organização, dos caminhos a serem percorridos, para se fazer ciência. Demo (1985) enxerga metodologia como o estudo dos métodos e especialmente dos métodos da ciência. Desta forma, pode-se dizer que metodologia significa o estudo dos caminhos, dos instrumentos utilizados para fazer uma pesquisa científica. Minayo (1997, p. 44) analisa metodologia como: (...) a) a discussão epistemológica sobre o “caminho do pensamento” que o objeto de investigação requer; b) a apresentação adequada e justificada dos métodos, técnicas e dos instrumentos operativos que devem ser utilizados para as buscas relativas às indagações da investigação; c) e a “criatividade do pesquisador”, ou seja, a sua identidade pessoal e específica na forma de articular teoria, métodos, achados experimentais, observacionais, as experiências profissionais ou de qualquer outro tipo específico de resposta às indagações específicas. Nesta linha de raciocínio, Demo (1985) entende o método como o modo de proceder, a maneira de agir, o meio propriamente. Os métodos científicos transformam-se no decorrer da história e também são adaptados pelos estudiosos aos contextos socioeconômicos e culturais em que a pesquisa é realizada.

Este estudo, de abordagem qualitativa, busca se aproximar da realidade social, educacional e do trânsito no município de Uberlândia, aplicando os métodos da pesquisa bibliográfica e documental, visa compreendê-la de forma indireta por meio da análise dos inúmeros tipos de documentos, dados e fatos produzidos pelo homem.

Em relação à pesquisa bibliográfica com método de investigação com abordagem qualitativa corroboramos com o que apregoa Arilda Schmidt Godoy:

Do ponto de vista metodológico, a melhor maneira para se captar a realidade é aquela que possibilita ao pesquisador colocar-se no papel do outro, vendo o mundo pela visão dos pesquisados. Os procedimentos qualitativos inferem nos métodos que essa comunidade comporta ao construir sua realidade social. O significado que as pessoas dão às coisas e à sua vida são a preocupação essencial do investigado (GODOY, 1995, p. 12).

A arte da pesquisa bibliográfica é recorrer a informações científicas diversas, mas correlacionadas, para que a ciência as transforme em conhecimento. Com esse intuito, colheram-se informações sobre trânsito, número de acidentes, educação e a transversalização do tema nos Projetos Políticos Pedagógicos das escolas de Uberlândia.

No cerne das análises aqui apresentadas, adota-se uma abordagem qualitativa do método, enfatizando não a quantificação ou descrição dos dados recolhidos, mas a relevância das informações obtidas a partir de um olhar cuidadoso, crítico das fontes documentais, das observações e experiências da pesquisadora no desempenho de sua função nas atividades nas escolas.

Ressalte-se que, dependendo do olhar atento do investigador e dos interesses do estudo, documentos, dados e observações que podem parecer desprezíveis para uns podem ser fundamentais para outros. Segundo Bravo (1991), são documentos todas as realizações produzidas pelo homem, sejam elas fatos, coisas materiais ou imateriais, que se mostram como indícios de sua ação e que podem revelar suas ideias, opiniões e formas de agir e viver na sociedade. Nesta concepção, é possível apontar vários tipos de documentos: os escritos; os numéricos ou estatísticos; os de reprodução de som e imagem; e os documentos-objeto.

Constituiu universo desta pesquisa a obtenção de dados sobre o trânsito no Município de Uberlândia, Minas Gerais, sobre o processo de elaboração dos Projetos Políticos Pedagógicos nas escolas e a contemplação da questão trânsito nos componentes curriculares, a coleta de dados sobre a violência no trânsito, a quantidade e velocidade dos veículos nas vias públicas, destacando a experiência da pesquisadora como educadora.

Desta forma, trouxemos à prática a concepção de Macedo (2010) que diz: “As pesquisas de campo de inspiração qualitativa realizam uma verdadeira “garimpagem” de ações, realizações e sentidos e estão interessadas acima de tudo com o vivido impregnado da cultura daqueles que os instituem” (MACEDO, 2010, p. 87). A prática da pesquisa qualitativa, ganha sentidos diferentes, pois busca traduzir e expressar as

observações feitas no mundo real, é exercida ao longo do seu desenvolvimento e dela faz parte a descrição direta do contato interativo do pesquisador com o cotidiano e o objeto de estudo.

Levando em consideração a natureza deste estudo, a pesquisa qualitativa foi fundamental na obtenção de dados e informações importantes que permitiram compreender a complexidade das questões da educação para o trânsito, pois, de acordo com Borgdan e Biklen (1994, p. 13), “A pesquisa qualitativa envolve a obtenção de dados descritivos obtidos no contato direto do observador com a situação estudada e enfatiza as perspectivas dos participantes”.

A abordagem qualitativa também foi escolhida para nortear a pesquisa, Bogdan e Bicklen (1994, p. 48), completam ao dizerem que: “Os investigadores qualitativos frequentam os locais de estudos porque se preocupam com o contexto. Entendem que as ações podem ser melhor compreendidas quando são observadas no seu contexto habitual de ocorrência”. Somente assim, por meio do convívio e da interação com outros educadores, e experiência como professora e as observações in loco do tráfego em Uberlândia, foi possível entender e analisar a realidade observada.

2.2.2 Contexto de pesquisa e participantes

Com a finalidade de sistematizar os dados, buscou-se informações concretas a respeito dos problemas de trânsito na cidade e discuti-los com os professores e agentes de trânsito, a fim de inferir soluções e alternativa para a conscientização. O objetivo foi criar um ambiente inovador, colaborativo, de confiança mútua e dinâmico, capaz de ressignificar os fenômenos. Pesquisei, refleti criticamente e descrevi detalhadamente o que foi observado, pois como afirmam Bogdan e Biklen (1994, p. 47), “os investigadores introduzem-se e despendem grandes quantidades de tempo em escolas, famílias, bairros, e outros locais tentando elucidar questões educativas”. Procurou-se de forma objetiva, durante todo o percurso de observação e registro do objeto em estudo, como sugere Macedo:

De nada adiante produzir pesquisa qualitativa qualificada sem que seus efeitos possam trazer modificações expressivas em seu meio de atuação. Uma pesquisa qualitativa, então, só faz sentido quando sua força constituída provoca mudanças no meio de sua atuação, seja através da simples leitura de publicações, seja pela assimilação metodológica de seus elementos expressivos, que

podem dar margem a novas formações conceituais, metodológicas de técnicas (...) (MACEDO, 2009, p. 37).

A coleta de dados ao observar o trânsito de Uberlândia apresenta um aspecto de risco, pois a população que trafega nas ruas possui objetivos diversos: há a presença de trabalhadores informais (vendedores ambulantes), estudantes, turistas, pessoas de todas as faixas etárias etnias, credos, ocorrem shows acrobáticos no semáforo, cadeirantes e mendicância, há também pessoas que estão em espaço público com a intenção de praticarem todo tipo de violência. Cabe ao pesquisador-observador recorrer à metodologia, ao rigor dos achados (HUTZ; KOLLER, 1999) no que tange a reconhecer a dinâmica em se opera o trânsito, o qual agrega ao Estado de Direito do cidadão a liberdade de ir e vir e a autonomia de desempenho que a educação salienta.

A observação valoriza o desenvolvimento humano e o coloca em destaque por ser uma abordagem mais apropriada para compreender a população, também chamada de ecológica, a qual dialoga sobre o desenvolvimento humano no quesito tempo, o qual engloba questões de urbanização (BRONFENBRENNER, 2011).

Para caracterização da cidade de Uberlândia foram realizados registros do trânsito local, com o intuito de avaliar a representação dos aspectos de cidadania, coletividade e Educação para o Trânsito. Ademais foram realizadas atividades em sala de aula, associando a avaliação situacional da cidade com a validação de práticas de ensino, capazes de valorizar a educação para o trânsito.

As experiências em sala de aula como professora, participante da elaboração de PPPs em diferentes escolas, as conversas com profissionais da educação e de trânsito, realizadas com liberdade de opiniões, interativas e participativas aconteceram em diversos momentos da pesquisa. As conversas se deram de forma natural e descontraída, sem esquecer dos princípios éticos no decorrer de todo o processo, assim como também ocorreu durante a coleta de dados sobre a educação em Uberlândia.

A abordagem ocorreu em uma escola estadual na região sul da cidade de Uberlândia. A escola funciona em 2 turnos, e conta com 16 salas para Educação Infantil 2º e 3º Períodos, 1º ao 9º ano. Sua estrutura conta com 30 funcionários e atende cerca de 950 alunos. O gestor da escola como consta no PPP busca a constante ajuda dos pais e/ou responsáveis, expandindo para além dos muros da escola, visando a gestão

democrática efetiva. Foi neste ambiente que a pesquisa teve espaço de crescer e se consolidar.

Os dados, as observações durante a prática profissional e elaboração dos Projetos Políticos Pedagógicos, os detalhes cotidianos, os inúmeros diálogos com os participantes (divididos em 12 momentos/aulas) sempre executados como roda de conversas, e as análises críticas foram imprescindíveis e, ao mesmo tempo, indispensáveis para descrever o fenômeno, sem desagregar a experiência, nem prejudicar realidade de tal fenômeno, que finalmente irão compor as sínteses e consequentemente a conclusão.

2.2.3 Narrativa: Educação para o Trânsito

No presente trabalho, foi seguido o aspecto metodológico documental, isto é, foi analisado o PPP, documento fundamental das escolas e substancial para a realização deste estudo. Foi analisado se, e como o trânsito consta no PPP, já que é um tema imbricado no desenvolvimento humano em ambientes escolares e não escolares, os quais denominamos Educação Popular, configurando-se como processo de sensibilização e formação da consciência crítica (BRASIL, 2009), valendo-se da estrutura da educação como processo participativo, popular e coletivo. Como bem diz Basílio (2014), a Educação Popular é indutora das políticas públicas. Quando se pensa em trânsito, lembram-se movimentos em várias direções, nas quais persistem as regras e como usá-las com respeito.

O fato da pesquisadora e professora transcrever em casa os diálogos que aconteceram com os alunos (método de pesquisa aqui utilizado) evita problemas com o Conselho de ética e, em parceria com a abordagem qualitativa, confere caráter exploratório, social e cultural ao trabalho executado. Entendido o processo da pesquisa, resgata-se a afirmação de Paulo Freire em seu último livro escrito, que: “a educação é uma forma de intervenção no mundo” (FREIRE, 1996, p. 2).

A efetivação do tema trânsito aconteceu nas aulas de Geografia (relação do ser humano com o Universo, meio ambiente e com as pessoas); para turmas do 3º ano do ensino fundamental. Foram discutidos os temas transversais dos PCNs, como ética/cidadania (trânsito), meio ambiente, pluralidade cultural, saúde, aspecto social, trabalho e temas locais.

Tal trabalho “garantirá que o projeto de vida não seja só uma ideia no papel, mas uma ação viva continuada” (MASCARENHAS, 2015). Contou-se com o apoio incondicional da direção sob as lentes de uma gestão democrática participativa (LUCK, 1998). Essa gestão já pressupõe em si a ideia de participação, isto é, do trabalho coletivo de pessoas analisando situações, decidindo sobre seu encaminhamento e agindo sobre ela em conjunto. As aulas intencionavam dialogar sobre o caráter educacional de todos que usam o trânsito, suas sinalizações e seus elementos interdisciplinares.

Com essa prática docente, entende-se que o presente trabalho se constitui em uma pesquisa narrativa, pois a abordagem metodológica permitiu a construção de críticas nas ações realizadas e mudança de comportamento coletivo e individual que permitiu a conscientização do papel da Educação para o Trânsito. Pode-se avaliar a contribuição da pesquisa-narrativa como:

uma metodologia que consiste na coleta de histórias sobre determinado tema onde o investigador encontrará informações para entender determinado fenômeno. As histórias podem ser obtidas por meio de vários métodos: entrevistas, diários, autobiografias, gravação de narrativas orais, narrativas escritas, e notas de campo (PAIVA, 2008, p. 4).

A posição de professora-pesquisadora desta pesquisa na ambiência da escola e salas de aula, culminou na validação dos objetivos do estudo e sedimentou a pesquisa e o tema baseado na transversalização. Estar junto à escola e caracterização dos resultados obtidos estabelece a conexão necessária para a representação de uma pesquisa narrativa, uma vez que, ao chegar em casa após o trabalho, abastecia ao transcrever no diário de itinerância os diálogos que surgiram com os alunos, em um movimento que amplia o trabalho pedagógico e que seguramente é uma forma de refletir e avaliar o próprio plano de aula se o objetivo fora alcançado. Caso houvesse algum detalhe não contemplado, faria necessário repensar e elaborar uma sequência didática, pois é responsabilidade do professor garantir a relação didática com as práticas pedagógicas imbricadas à transversalidade para que os objetivos sejam alcançados, visando o desenvolvimento de todos os envolvidos no processo ensino aprendizagem, produzidos após cada aula, assim:

As narrativas representam um modo bastante fecundo e apropriado de os professores produzirem e comunicarem significados e saberes ligados à experiência. As narrativas fazem menção a um determinado

tempo (trama) e lugar (cenário), onde o professor é autor, narrador e protagonista principal. São histórias humanas que atribuem sentido, importância e propósito às práticas e resultam da interpretação de quem está falando ou escrevendo. Essas interpretações e significações estão estreitamente ligadas às suas experiências passadas, atuais e futuras (FIORENTINI, 2006, p. 29)

As ferramentas usadas foram: diário de itinerância, trabalho de campo, avaliação diagnóstica, depoimentos de história de vida dos alunos. Houve leitura de livros, artigos, entrevistas, observação de documentos públicos, análises de fotografias e registros oficiais junto aos órgãos públicos como Departamento Estadual de trânsito (DETRAN) e Secretaria de Trânsito e Transportes (SETTRAN), que desenvolvem ações diretas de educação no trânsito (SETTRAN, 2019).

Outra contribuição desta pesquisa é a sugestão de planos de aula (produtos desta pesquisa) na temática Educação para o Trânsito (Apêndice A). Estes modelos foram divididos em quatro propostas e podem ser aplicados integralmente ou flexibilizados por professores de diversas áreas do conhecimento.

A arte da pesquisa bibliográfica é juntar informações adversas para que a ciência a transforme em conhecimentos. Nesse intuito, colheram-se informações sobre trânsito, educação e a transversalização do tema em fontes que surgem com as políticas públicas para a organização da prática e a devida prevenção de acidentes, em âmbito local e nacional.

Inicialmente, o texto introduz sobre a temática de Educação no Trânsito e sua relação com os temas transversais propostos para o sistema de ensino. Neste caminho, a abordagem admite a necessidade de compreender o tema sugerido, e sua relação com os valores humanos e a cidadania. Para tanto, as próximas sessões validam por abordagem teórica e prática que a escola é um ambiente de transformação social.

Os capítulos subsequentes apresentam uma abordagem teórica sobre Trânsito, uso do espaço urbano e os fatores educacionais atrelados à mobilidade urbana, que recaem sobre aspectos relacionados à cidadania e a construção de valores no âmbito escolar, tanto do processo observacional dos aspectos de mobilidade local, quanto da concepção da transversalização da Educação para o trânsito.

3. TRÂNSITO: ASPECTOS HISTÓRICOS E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Este capítulo discorre, em seis seções, sobre a história do trânsito e da sinalização no Brasil, além de uma abordagem inicial sobre o trânsito e sua relação com as políticas públicas. A seguir, traz apontamentos sobre a relação do trânsito com a família, escola e sociedade; aborda questões sobre a educação e o trânsito serem temas inseparáveis e, finalmente, traz apontamentos sobre a educação popular.

3.1 História do trânsito no Brasil

O primeiro carro desembarcou no Brasil em 1891, trazido pela família de Santos Dumont, tudo indica que ele trouxe um Peugeot para estudos do motor, pois o veículo não era visto nas ruas de São Paulo. O segundo carro que chegou ao Brasil no Rio de Janeiro, vindo da França, era a vapor, e seu dono era o jornalista José do Patrocínio (abolicionista) que desafiou quem gostaria de se aventurar dirigir o Serpollet. O poeta Olavo Bilac foi quem apavorou o povo da cidade ao bater em uma árvore, o carro despencou no barranco dando perda total. Ambos, o poeta e o brilhante jornalista, escaparam ilesos do acidente (MELO; CAPUTO, 2009).

Mas é apenas em 1909 que se identifica o início da sinalização de trânsito, não só no Brasil, mas internacionalmente, conforme afirma Neves (2009) que

Pode então considerar-se o ano de 1909 como um marco para a sinalização rodoviária no sentido da sua regulamentação, normalização e aplicação a um território mais vasto do que até aquela data. Trata-se da adoção internacional de sinais concebidos com uma mesma linguagem gráfica, pensados e aplicados para uma maioria de utilizadores e não só a uma determinada via, conjunto de ruas ou um país (NEVES, 2009, p. 12).

Os primeiros sinais de trânsito eram feitos de madeira e pedra. No entanto, desde a metade do século XX, o material das placas foi padronizado em alumínio com adesivos plásticos colados sobre a lâmina (MOREIRA; MENEGON, 2013). Os adesivos são feitos para que possam aderir de forma durável, são impermeáveis e imunes à ação do vento, assim, quando refletem a luz dos faróis, aumenta sua

capacidade de chamar a atenção de motoristas para não serem ignorados durante o período noturno.

Os materiais mais adequados, segundo o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), para utilização como substrato para a confecção das placas de sinalização são o aço, o alumínio, o plástico reforçado e a madeira imunizada. O verso das placas deve ser na cor preta, fosca ou semi-fosca (CONTRAN, 2007a). Elucidou muito bem Rodrigues (2002) que:

É imprescindível que, durante sua locomoção, o homem faça a leitura do conjunto de sinais utilizados para a transmissão destas mensagens. Esta leitura representa muito mais que a simples decodificação dos sinais que regem o trânsito. A comunicação com o espaço só acontece quando as mensagens são verdadeiramente compreendidas e, conseqüentemente, respeitadas (RODRIGUES, 2002, p. 41).

Em relação ao Brasil, o país vem caminhando a passos lentos quanto ao assunto trânsito *versus* educação no trânsito. O primeiro Código de Trânsito do Brasil foi estabelecido pelo Decreto-Lei nº 3.671, de 25 de setembro de 1941, tempo em que eram usados navios e canoas e, nas ruas, havia carroças, charretes, bicicletas, cavalos e os automóveis eram peças raras usadas pela elite nas poucas estradas construídas.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu anexo I, define sinalização como “conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados nas vias públicas com o objetivo de garantir sua utilização adequada”. Já a “sinalização viária tem a finalidade de fornecer informações que permitem aos usuários das vias adotar comportamentos adequados, de modo a orientar e ordenar os fluxos de tráfego, garantindo o aumento da segurança no trânsito” (BRASIL, 2001, p. 22).

Segundo o CTB, no Art. 87, os sinais de trânsito classificam-se em verticais (placas, painéis, pórticos etc.), horizontais (marcações nas vias), dispositivos de sinalização auxiliar, luminosos, sonoros e os gestos do agente de trânsito e do condutor (BRASIL, 1996).

“As marcações nas vias são compostas por pinturas (faixas, símbolos, legendas etc.) e dispositivos auxiliares utilizados para canalização do tráfego (tacha, tachão e outros similares), que são apostos sobre o pavimento (pista de rolamento)” (CONTRAN, 2007a, p. 16).

Já, a sinalização vertical utiliza-se de sinais opostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter

permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e legendas preestabelecidas e legalmente instituídas (CONTRAN, 2007b, p. 22).

A Resolução Nº 160/2004 do CTB e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito definem as três categorias de placas de sinalização: sinalização vertical de regulamentação, sinalização de indicação e sinalização de advertência.

A morosidade brasileira vem construindo leis para normatizar o trânsito. Hoje, encontra-se em vigor, o CTB instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Mas o Executivo e o Legislativo, no mês de setembro de 2020, aprovaram o projeto de lei 3267/2019 que entra em vigor 180 dias após sua publicação, transformado na Lei Ordinária 14071/2020:

Altera a composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e dispõe sobre suas competências. Altera competências da Polícia Rodoviária Federal, dos órgãos executivos rodoviários e dos órgãos executivos de trânsito. Dispõe sobre a utilização de luz baixa durante o dia. Estabelece regras para a circulação de motos entre veículos de faixas adjacentes. Torna equipamento obrigatório dos veículos novos as luzes de rodagem diurna. Permite a expedição dos documentos dos veículos e das carteiras de habilitação em meio físico ou digital, à escolha do proprietário. Dispõe sobre a inclusão de informações sobre o atendimento de recall no documento do veículo. Fixa a periodicidade de 3 a 10 anos, de acordo com a idade do condutor, para a renovação do exame de aptidão física e mental necessário para a habilitação para dirigir. Dispõe sobre a realização de exame toxicológico. Dispõe sobre as infrações de trânsito e as penalidades, bem como sobre a pontuação atribuída ao infrator. Cria o Registro Nacional Positivo de Condutores (BRASIL, 2020, p. 5).

Conforme Cammi (1999, p. 11) "a prova de que uma lei é 'boa' é dada pela sua prática, e esta mesma trata de derrogar a 'lei má' por um estado de descumprimento generalizado, que termina por ser aceito por quem tem a obrigação de fazê-la cumprir".

A liberdade de um vai até onde não prejudica o outro e vice-versa; sobretudo dentro deste respeito mútuo pela vida, esta é recheada de ética, moral e educação (CAMMI, 1999). As leis e as regras continuam escritas no papel, entretanto o que direcionará o ser e sua totalidade na sociedade será a consciência e a responsabilidade pela vida. Com uma educação reflexiva, a educação aliançada com a autonomia dos atores no trânsito, pensando na liberdade para fazer o que é correto, criará um sujeito emancipado, que não precisará da coibição na forma da lei.

A educação pressupõe que: I. família não fará uso de bebidas alcoólicas enquanto dirigem; II. todos dentro do veículo usarão cintos de segurança; III. haverá cadeirinhas para os bebês ou crianças; IV. o condutor jamais se distrairá com celulares; V. o respeito às leis e à sinalização é um ato natural e colaborativo.

Enfim, todos estarão preparados para serem usuários do trânsito com responsabilidade, afinal a mesma lei que norteia o motorista é a do pedestre. Todavia, os direitos e deveres, que são o significado de cidadania, valem para todos que estão usufruindo do trânsito.

A partir da condição inicial de pedestre, o ser humano vai assumindo outros papéis na circulação, como os de ciclista, passageiro de transportes individuais e coletivos, motorista, motociclista, etc. papéis estes fundamentados nos princípios éticos iniciais, construídos desde a primeira infância na condição de pedestre e que vão se estruturando no decorrer da vida, na medida em que novas experiências, conhecimentos e desafios são enfrentados (MANTOVANI, 2003, p. 51).

Ressaltando a notoriedade do transporte público, vale lembrar que, se houvesse políticas públicas eficazes para o trânsito e transportes coletivos viáveis, as ruas não estariam abarrotadas de veículos particulares, os quais impedem que o trânsito flua bem.

Neste sentido, vincula-se agora ao trânsito outras diversas vertentes, pois quando a malha veicular se adensa, geram-se problemas de importância para a saúde e, a partir deste acontecimento, entende-se que o trânsito deve ser discutido na construção de valores do cidadão (no âmbito escolar) e do ponto de vista de segurança pública (resguardando o direito à vida das pessoas).

Assim, as mortes pelo trânsito vêm sendo discutidas como uma epidemia advinda do não respeito à vida, da impunidade morosa da Justiça em conluio com a falta de educação. Paulo Freire (2006, p. 30) afirma "que a educação não é a alavanca da transformação da sociedade, mas sabem também do papel que ela tem nesse processo", daí a importância de envolver as famílias e a sociedade em parceria com as políticas públicas. Faz-se necessário, ainda, lembrar que há acidentes influenciados pela sinalização insatisfatória.

Para reduzir tais problemas, a sociedade tem o poder de fazer valer seus direitos junto às políticas públicas quando se sente ofendida pela morte entrar em suas famílias

pela culpabilidade dos desserviços estruturais. Assim segue a noção do contraditório, quando as leis contrapõem o sentimento das pessoas:

(...) uma ideia ou uma pessoa tornar-se-ão um valor para o sujeito se ele projetar sobre ela sentimentos positivos. Na direção contrária, as pessoas também projetam sentimentos negativos sobre objetos e/ou pessoas e/ou relações e/ou sobre si mesmas (ARAÚJO, 2005, p. 21).

Os acidentes fatais vêm engordando as estatísticas. Mas acostumar-se com os números, banalizar o assunto, assistir ao sofrimento e ficar alheio a ele não corresponde a uma educação humanizadora. Quando não há mortes fatais, muitos feridos dessas tragédias são impossibilitados de continuarem a trabalhar e se tornam reféns do descaso do governo.

Nesse caminho, é válido considerar a importância da sinalização para o trânsito, que, em certas circunstâncias, pode representar uma medida de redução de risco, visto que estabelece uma comunicação educacional com os usuários, garantindo o aumento da atenção no trânsito.

3.2 Retrospecto histórico da sinalização

A evolução humana acontece pelo aprimoramento da linguagem e de como a comunicação é feita em diferentes épocas. Em 1686, o rei Dom Pedro II, de Portugal, promulgou o ato de Regulação do Tráfego para os cocheiros, liteiras e carroças com os seguintes dizeres: “Sua Majestade ordena que os coches, seges e liteiras que vierem da Portaria do Salvador recuem para a mesma parte” (CARITA, 2014, p. 20). Ou seja, quem viesse de cima perdia a prioridade em relação a quem subisse. Com a rua estreita e numa época em que os conflitos acabavam muitas vezes em lutas e duelos, esta foi a forma encontrada para evitar disputas de trânsito.

Era necessária essa regulamentação, já que o homem civilizado atuante propõe para si e para o coletivo normas para externar os limites corretos para conviverem em harmonia “um conjunto lógico, sistemático e coerente de representações [ideias e valores] e de normas ou regras [de conduta]” (CHAUÍ, 1998, p. 113).

Em 1868, surge na Inglaterra um dispositivo para controle de tráfego com luzes coloridas, para ser visto à noite, que funcionava a gás. O mecanismo era formado por duas hastas que eram movimentadas por policiais: quando na horizontal, elas indicavam

que os veículos parassem; em 45 graus, eles deveriam seguir. Durou menos de um mês, porque explodiu, ferindo o policial que o manejava (TRÂNSITO IDEAL, 2007).

Já a sinaleira, “O sinal de três cores que temos hoje foi inventado e instalado pelo policial William Potts, em 1920, em Detroit” (LINARDI, 2013). O semáforo é uma das sinalizações mais importantes, porém nem sempre é respeitado. Grande parte dos acidentes de trânsito no Brasil acontece por condutas irresponsáveis no trânsito, e muitas delas estão relacionadas ao desrespeito ao semáforo.

Ao trazer o assunto Educação no Trânsito para discussão, vale lembrar-se da historicidade dele e respeitar a conquista de cada povo e de cada país como também o ritmo e a contribuição de cada época para que o assunto trânsito e as sinalizações que o acompanham se tornassem universais.

Para que haja paz no trânsito, é necessário coexistir um bom condutor – com uma educação fundamentada em valores internalizados sobre a vida – com um automóvel em bom estado, em uma estrada decente, ou seja, aquela onde existe uma notável sinalização para todos (ANDRADE-FILHO, 2015). Desde as primeiras civilizações eram usados marcos para comunicarem trilhos, caminhos e estradas, por exemplo, os romanos usavam sinais em pedras para avisar a direção de Roma, um sinal de trânsito. Percebe-se que

A sinalização vem, assim, de um impulso intuitivo e mais tarde se converte em uma prática empírica, guiada pela experiência, que se desenvolve progressivamente e se aperfeiçoa na medida em que cresce o número de pessoas itinerantes, a necessidade, depois a facilidade e finalmente o prazer de passear, junto com a aparição da bicicleta, o surgimento do automóvel e o aumento crescente da velocidade (COSTA, 1987, p. 34).

O trânsito flui quando as vias estão em bom estado de uso e conservação e estão bem sinalizadas. Para isso, é necessária uma ostensiva política pública que pense em todos os usuários da via, inclusive nos visitantes. Porém, é primordial que, além desses fatores, haja uma educação para o trânsito, pois há muito o que ressignificar nesse assunto vital na sociedade, o trânsito.

Um antigo presidente da república velha, o senhor Washington Luís, afirmou que “governar é abrir estradas” e, desde então, no Brasil, criam-se estradas, mas precisa-se ensinar todos a usarem-nas com respeito e segurança, visto que a educação e a segurança são um meio pelo qual se vive deixa-se outros viverem. Apenas quando se

chegar ao ponto em que as pessoas passem a ter valor e a vida seja respeitada, comportamentos mudarão para melhor, como afirmou Kofi Kyeremeh, um economista da República do Gana (CORRÊA, 2009).

Vale ressaltar, também, que regulamentar leis para prevenção é sempre mais barato e honroso ao país do que precisar conviver com tantos dissabores que poderiam ter sido evitados, neste contexto surge a necessidade de discussão de políticas públicas sobre o trânsito no Brasil.

3.3 Políticas Públicas para o Trânsito

A política pública envolve vários atores e níveis de decisão, embora seja materializada através dos governos, e não necessariamente se restringe a participantes formais, já que os informais são também importantes. A política pública é abrangente e não se limita a leis e regras, trata-se de uma ação intencional, com objetivos a serem alcançados.

A política pública envolve processos subsequentes após sua decisão e proposição, ou seja, implica também implementação, execução e avaliação. Nada mais é que um ciclo deliberativo, que se constitui como processo dinâmico e de aprendizado. Partindo da própria política, a sociedade e as instituições se definem com discussões elaboradas e executadas, como também corrigem erros que a própria política pública se qualificou como regras”.

Segundo Giddens (1989, p. 4) “Os seres humanos não estão meramente seguindo roteiros ou regras institucionais ou estruturais, mas são agentes reflexivos”. Salientando este fundamento, deve estar claro que todo cidadão é responsável por cumprir e experienciar os valores advindos do conhecimento e o respeito pelo tópico vida, além de batalhar em prol da prática deles. Gino Terentim transcendeu a maioria dos pensadores ao dizer que o conhecimento tem o mesmo DNA do amor. Assim, quando se elucida sobre o tema deste trabalho, nota-se que há muitas displicências no trânsito, mortes e copiosa injustiça.

Quando se fala em políticas públicas, pensa-se em estradas decentes, sinalização e garantias de que os impostos absurdamente caros voltem para os cidadãos quando estes necessitem usar o Serviço Único de Saúde (SUS). Nesse sentido, “O trânsito sempre foi o patinho feio. Mas agora chama a atenção de todo o mundo porque as

consequências apareceram no sistema da saúde, que sentiu o problema no bolso, e o dinheiro do SUS começou a ficar curto” (CORRÊA, 2009).

Também chamam a atenção os gastos com benefícios do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) concedidos a envolvidos em acidentes de trânsito. Por isso, é preciso “Atuar nas causas das causas. Para alcançar a redução dos acidentes de trânsito é fundamental que isso se torne uma prioridade de governo” (CORRÊA, 2009).

No Brasil, há algumas instituições responsáveis pela organização e pela segurança do trânsito. A seguir, no Quadro 1, são apresentadas as principais instituições.

Quadro 1. Instituições brasileiras associadas ao Trânsito e seus elementos

INSTITUIÇÃO	DESCRIÇÃO
CONTRAN	O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito. Ele elabora as diretrizes da Política Nacional de Trânsito e coordena todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.
DENATRAN	O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito. Ele tem autonomia administrativa e técnica e jurisdição sobre todo o território brasileiro (DENATRAN, 2015).
ABRAMET	A Associação Brasileira Medicina do Tráfego (ABRAMET), fundada em 1980, é uma entidade médica nacional, sem fins lucrativos, que congrega os especialistas em Medicina de Tráfego. Tal instituição se dedica ao desenvolvimento de ações, estudos e pesquisas visando à prevenção de acidentes decorrentes da mobilidade humana, estuda as causas do acidente de tráfego a fim de preveni-lo ou reduzir suas consequências (ABRAMET, 2010).
SUSEP - DPVAT	O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) é uma taxa obrigatória criada em 1974 com o objetivo de proteger aqueles que sofram acidentes no trânsito.

Fonte: Komatsu; Antero (2012)

Tais instituições regulamentam e fortalecem subsídios para os problemas do trânsito no Brasil. As políticas públicas e seus representantes governamentais devem se apoiar na compreensão de seus eixos pela sociedade e, neste sentido, deve ser fortalecido a participação da escola e sua comunidade na temática de trânsito.

Ainda como política pública deve ser reconhecida a lei seca. A Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, é conhecida pelo seu rigor no que diz respeito ao consumo de álcool por motoristas. Tal legislação completou 12 anos, período no qual foi responsável por reduzir acidentes de trânsito por embriaguez e durante o qual se tornou ainda mais rígida. Em 2012, deixou de existir um limite de álcool permitido para dirigir e as punições para os condutores embriagados ficaram mais severas.

No Brasil, não há política nacional de restrição de vendas, mas a fiscalização de embriaguez ao volante é constante - principalmente pela PRF (Polícia Rodoviária Federal). Em meio a um intenso debate sobre flexibilização das leis de trânsito, devido ao Projeto de Lei nº 3267/2019, discutir os efeitos da Lei Seca no Brasil é fundamental para evidenciar outra crise de saúde: os acidentes de trânsito (FONSECA, 2020, p. 1).

Uma forma proativa da política pública para descentralizar e facilitar o trânsito é ver ao longe ou globalizar, transcender em visão cosmopolita como diria Antônio Gramsci, que estabelece um mecanismo de atualização entre a sociologia histórica e aquela dos movimentos sociais.

Conclamar a sociedade de forma geral para a execução dos direitos e deveres conquistados e adquiridos. Vale ressaltar que não quer dizer que são obedecidos ou refletidos. O pertencimento destes direitos e deveres e a práxis social vêm acontecendo lentamente sob a discussão entre relação e contradição.

[...] para articular a vida de todos os indivíduos em uma única história, o desenvolvimento social necessitou de um elevado número de novos complexos sociais, de novas mediações, que o tornaram muito mais contraditório, diferenciado e heterogêneo se comparado com o seu ponto de partida. A crescente heterogeneidade, portanto, não apenas não se contrapõe como é uma necessidade para o desenvolvimento de relações sociais crescentemente genéricas que articulam o destino de cada indivíduo ao destino de toda humanidade (LESSA, 2007, p. 41).

O ano de 2019 foi atípico, pois houve algumas tentativas de desregulamentação no trânsito que se pode entender como retrocesso histórico: desfez-se por um tempo dos

radares nas rodovias; o governo divagou em retirar a cadeirinha de bebê dos veículos; entretanto, as Medidas Provisórias não foram aceitas e não encontraram amparo social. Tais implementações se deram em uma sociedade atenta, em um país democrático de direito que se uniu para que as políticas do governo fossem repensadas. As competências do Legislativo e do Executivo romperam as fronteiras espaço temporais e a lei que regulamenta o trânsito foi discutida, votada e os atores tiveram oportunidades de opinar democraticamente sobre a política de governo.

Conforme Melo *et al.* (2020), as políticas públicas voltadas para o trânsito envolvem todos os setores e representantes da sociedade civil organizada como parceiros ativos cada vez mais dependem de vínculos e de parcerias institucionais que direcionem essas ações e metas numa perspectiva interdisciplinar e interinstitucional.

A escola e a família tornam-se para a sociedade um norte quando aquela ajuda o cidadão a exercer sua cidadania, orienta a sociedade a dirimir políticas públicas que assegurem seus direitos de ir e vir, seja como condutor, pedestres seja como usuário do transporte coletivo.

3.4 Trânsito com família, escola e sociedade

O pilar da pesquisa é prezar o direito à vida preconizado no Artigo 5º da Constituição Brasileira (BRASIL, 1988). Quando se diz vida, cada seguimento se expressa de uma forma: a lei, como direito, e o discurso da Organização Mundial da Saúde (OMS) alertam os governos mundiais sobre as condições de vida e os métodos para a profilaxia das doenças; já no trânsito, é exigido o uso de cintos de segurança para salvar vidas. Além disso, entende-se que a escola tem papel fundamental na preservação desse direito, pois Azevedo e Veiga-Neto (2019, p. 18) mencionam que, “no âmbito educacional, a escola permanece no imaginário das pessoas como a instituição por meio da qual podemos nos tornar alguém na vida”.

E para que a escola não fique apenas no imaginário, esta pesquisa torna-se robusta fora dos muros da instituição educacional, indo ao encontro das políticas públicas da cidade no ambiente legislativo para trazer a lume que não há oposição entre educação e trânsito. Considerando a relação entre trânsito e escola, faz-se a seguinte afirmação: “Os temas transversais se destinam a superar alguns efeitos perversos aqueles dos quais a sociedade atual se conscientizou” (MORENO, 1997, p. 36).

É injusto e parcial quando as crianças recebem conhecimento de má qualidade, que não consegue levá-las para além de sua experiência (YOUNG, 2007, p. 249), pois “a criança é sujeito de direito e não mais objeto de direito” (AZAMBUJA, 2016, p. 56). Alinhando essa ideia com as políticas públicas educacionais, são necessárias “iniciativas inovadoras e coletivas, que visem à aprendizagem e ao desenvolvimento integral e integrado das crianças” (BRASIL, 2006, p. 7).

A discussão do trânsito com família, escola e sociedade – explorando as próprias experiências empíricas e científicas – dá-se pela capacidade não só de pensar o futuro no presente, mas também de organizar “o presente de maneira que permita atuar sobre esse futuro” (FURTER, 1970, p. 7).

Amparado pelos Parâmetros Curriculares Nacionais, escolhe-se a cidadania como eixo do currículo. Conforme publicado pelo MEC em 1997: “eleger a cidadania como eixo fundamental da educação escolar implica colocar-se explicitamente contra valores e práticas sociais que desrespeitem aqueles princípios, comprometendo-se com as perspectivas e as decisões que os favoreçam”. Esta pesquisa, por sua vez, estabelece conexão do assunto trânsito, tão importante para a cidadania, e os interesses locais.

Cidadania refere-se a valores, mas também a conhecimentos que permitam desenvolver as capacidades necessárias para a participação social efetiva (AQUINO, 2020). Uma pergunta deve ser respondida: as áreas convencionais, classicamente ministradas pela escola, como Língua Portuguesa, Matemática, Ciências, História e Geografia, são suficientes para alcançar esse fim? A resposta é negativa.

Entretanto, dizer que não são suficientes não significa absolutamente dizer que não são necessárias. É preciso ressaltar a importância do acesso ao conhecimento socialmente acumulado pela humanidade. Porém, há outros temas diretamente relacionados ao exercício da cidadania e existem questões urgentes que devem necessariamente ser tratadas, como a violência, a saúde, o uso dos recursos naturais, os preconceitos, que não têm sido diretamente contemplados por essas áreas. Esses temas devem ser tratados pela escola e ocupar um mesmo lugar de importância (BRASIL, 1997).

Reitera-se o que a professora Montserrat Moreno, da Universidade de Barcelona, diz: “É preciso retirar as disciplinas científicas de suas torres de marfim e deixá-las impregnar-se de vida cotidiana, sem que isso pressuponha, de forma alguma, renunciar às elaborações teóricas imprescindíveis para o avanço da ciência” (MORENO, 1997, p.

35). A abrangência da temática clarifica-se quando é colocada em prática no dia a dia em todos os espaços e ambientes, escolares ou não, conforme o documento de 1997:

A transversalidade promove uma compreensão abrangente dos diferentes objetos de conhecimento, bem como a percepção da implicação do sujeito na sua produção, superando a dicotomia entre ambos. Por essa mesma via, a transversalidade abre espaço para a inclusão de saberes extraescolares, possibilitando a referência a sistemas de significado construídos na realidade dos alunos. Os temas transversais, portanto, dão sentido social a procedimentos e conceitos próprios das áreas convencionais, superando assim o aprender apenas pela necessidade escolar (BRASIL, 2006, p. 31).

A educação tem um patrono de cunho emblemático, Paulo Freire, que se propôs a passar para todos os educadores, em espaço escolar ou não, o seu conceito prático de educação. Para o trânsito, é de sumo prestígio a postura desse educador:

É preciso que a educação esteja - em seu conteúdo, em seus programas e em seus métodos - adaptada ao fim que se persegue: permitir ao homem chegar a ser sujeito, construir-se como pessoa, transformar o mundo, estabelecer com os outros homens relações de reciprocidade, fazer a cultura e a história [...] uma educação que liberte, que não adapte, domestique ou subjugué (FREIRE, 2006, p. 45).

Considerando o vínculo dos propósitos da Educação com a temática Trânsito, vale considerar a indissociabilidade destes dois pilares, relação essa que será apresentada na próxima sessão.

3.5 Educação e trânsito: temas inseparáveis

Não importa para onde os humanos viajam, em todo ambiente e espaço encontrarão placas de sinalização. São signos compreensivos a toda língua, povo e nação, todavia, se não houver respeito a elas, não se efetivará o valor implícito à vida. Assim como destacado anteriormente, o processo ensino-aprendizagem deve resgatar estas linguagens e provocar a apropriação deste conhecimento. Assim:

O trabalho escolar tem duas grandes finalidades: por um lado, a transmissão e apropriação dos conhecimentos e da cultura; por outro lado, a compreensão da arte do encontro, da comunicação e da vida em conjunto. É isto que a Escola sabe fazer, é isto que a escola faz melhor. É nisto que ela deve concentrar as suas prioridades, sabendo

que nada nos torna mais livres do que dominar a ciência e a cultura, sabendo que não há diálogo nem compreensão do outro sem o treino da leitura, da escrita, da comunicação, sabendo que a cidadania se conquista, desde logo, na aquisição dos instrumentos de conhecimento e de cultura que nos permitam exercê-la (NÓVOA, 2009, p. 60-61).

É fundamental valorar a essência do ser humano, depois a existência do veículo que o conduz de um lugar para outro e é a civilidade que faz com que aquele manejo inteligentemente o meio de transporte em prol do coletivo. Quando se fala em trânsito, pensa-se em um vai e vem com responsabilidade. Coadunamos com Durkheim (1999), quando ele simplifica o termo educar para a sociedade: “significa preparar as crianças para as condições próprias de sua existência”.

No Brasil, os eixos que dão voz aos temas transversais propostos pelos Parâmetros Curriculares Nacionais são: ética, cidadania, meio ambiente, pluralidade cultural, saúde, orientação sexual e social, trabalho, consumo e temas locais (BRASIL, 1998). As ações curriculares devem estar bem fundamentadas:

Cada Unidade Formativa constrói-se em torno de um eixo estruturante que funciona como tema transversal, ou seja, orienta a seleção final dos conteúdos e sua organização em tópicos. Cada componente curricular enfoca o eixo estruturante com o olhar da disciplina ou campo de conhecimento correspondente, de modo a criar um ambiente pedagógico favorável à construção de noções fundamentais e ao desenvolvimento de habilidades básicas. Esse processo se traduz em ações curriculares ou situações de ensino e aprendizagem nas quais o aluno se apropria das informações e as incorpora ao seu repertório de aprendizagens por meio de atividades integradoras: as sínteses interdisciplinares orientadas pelos temas integradores: as sínteses interdisciplinares orientadas pelos temas integradores, o Projeto de Orientação Profissional - POP, o Plano de ação comunitária - PLA (BRASIL, 2008, p. 42).

A educação está assegurada no Artigo 205 da Constituição Federal de 1988, a qual declara:

Art. 205 – A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho (BRASIL, 1988, p. 1).

O trânsito está subentendido em ética, cidadania, saúde, orientação social e temas locais. Espera-se, então transversalizar o tema trânsito nas escolas embutido na

transdisciplinaridade com as disciplinas já existentes e ocupando um mesmo lugar de relevância (BRASIL, 1997).

O currículo ganha flexibilidade e abertura, uma vez que os temas podem ser priorizados e contextualizados de acordo com as diferentes realidades locais e regionais e outros temas podem ser incluídos sem prejuízo ao ensino-aprendizagem, podendo juntar-se às disciplinas. Somados aos currículos flexíveis para cada realidade escolar, os temas transversais nasceram para engrandecer as aprendizagens compartilhadas.

3.6 Trânsito e educação popular diante da transversalização

A Educação Popular representa a produção de conhecimento de assuntos de interesse de todos. Esta matéria envolve a cultura, habilidades individuais e coletivas e os valores. Mas o que significa ter valores e como se produz sua aquisição?

Ter valores significa possuir um conjunto de reflexões. Significa estar disposto a repetir comportamentos desejáveis, algo próximo das virtudes, mas, além disso, comportamentos desejáveis que são assumidos não apenas por tê-los aprendido, que seria apenas um hábito mecânico, mas porque se tem a convicção de que deve ser manifestado. Uma convicção de emoções que surge da consideração reflexiva da emoção e da razão que balizam a inferência de valor, que na educação é intencional e pungente. Portanto, os valores são hábitos que aprendemos – comportamentos que podemos repetir – mas que, além disso, tornamos nossos, considerando e avaliando – refletindo – as motivações que nos são oferecidas pelas emoções e pelas razões (ARAÚJO; PUIG; ARANTES, 2007, p. 110).

Pesquisadores estão convencidos da necessidade de transversalizar o tema do trânsito começando pela educação infantil, atribuindo protagonismo às crianças e aos adolescentes, perpassando a educação infantil, fundamental e consolidando-se no ensino médio. Isso é garantido pela lei 9394/96 Art. 29, que afirma que a educação infantil, primeira etapa da educação básica, tem como finalidade o desenvolvimento integral da criança de até 5 (cinco) anos, em seus aspectos físico, psicológico, intelectual e social, complementando a ação da família e da comunidade. Assim deve ficar bem estabelecido o papel da educação:

Art. 2º - A educação, dever da família e do Estado, inspirada nos princípios de liberdade e nos ideais de solidariedade humana, tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o

exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho (BRASIL, 1996, p. 1).

Faz-se necessária essa tessitura do ensino-aprendizagem com o político-social. Promover a aprendizagem é compreender a importância da relação com o saber, é instaurar formas novas de pensar e de trabalhar na escola, é construir um conhecimento que se inscreve numa trajetória pessoal. Falar de um olhar complexo e transdisciplinar não é recusar o papel das disciplinas tradicionais, mas é dizer que o conhecimento escolar tem de estar mais próximo do conhecimento científico e da complexidade que ele tem adquirido nas últimas décadas (NÓVOA, 2009).

Essa educação deve incluir os principais âmbitos da experiência humana e a aprendizagem ética que cada um deles pressupõe: aprender a ser, aprender a conviver, aprender a participar, aprender a habitar o mundo (ARAÚJO; PUIG; ARANTES, 2007, p. 67).

Deve-se articular o tema trânsito desde a educação infantil, berço do aprendizado, lembrando que, desde os primórdios, o rei Salomão disse, em seus provérbios, que uma criança que aprende seu caminho, quando adulta não o abandona, e permanece nos trilhos certos (ARAUJO, 2019). Contextualizando esse pensamento, podemos dizer que, no processo de ensino, estão inseridos pais e filhos, professores e alunos e toda a sociedade confinante em passos conjuntos. Afinado com alguns pedagogos, e a um provérbio africano “Para educar uma criança, é necessário uma aldeia inteira”, assim, podemos afirmar dizer que a educação “está voltada para o desenvolvimento global da criança e do e volta para o desenvolvimento integral da criança e do adolescente oferecendo a todos o aprendizado necessário para estes grupos”.

O assunto trânsito é um conteúdo contínuo, que deve nascer pelo conhecimento prévio e ser mediado pela escola desde a creche, pois a plasticidade infantil torna mais fácil semear e dialogar, perpassando pelo ensino fundamental e, quando se chega ao ensino médio, não carece falar de valores (ética, moral, caráter). Esse tema não constitui novas áreas, pressupõem um tratamento integrado nas diferentes áreas (SCHNEIDER, 2021). Logo, a proposta de transversalidade traz a necessidade da escola refletir e atuar conscientemente na educação de valores e atitudes em todas as áreas, garantindo que a perspectiva político-social se expresse no direcionamento do trabalho pedagógico.

A perspectiva transversal aponta uma transformação da prática pedagógica, pois rompe a limitação da atuação dos professores às atividades formais e amplia a sua

responsabilidade com a formação dos alunos. Os temas transversais permeiam necessariamente toda a prática educativa que abarca relações entre os alunos e entre professores. A inclusão dos temas indica a necessidade de um trabalho sistemático e contínuo no decorrer de toda a escolaridade, o que possibilitará um tratamento cada vez mais aprofundado das questões eleitas (BRASIL, 1997).

Nota-se que na faixa etária do ensino médio, os estudantes estão com outras angústias, seja na área sentimental, seja na área profissional, estão focados em outras descobertas e não considerariam o conteúdo trânsito *versus* vida, com o mesmo peso de que se este fosse divulgado, implementado, discutido em todos espaços escolares e não escolares em idade tenra. Para Ângela Gonzaga, diretora da peça *Tô sem freio*, da Universidade Passo Fundo (UPF) “tratar sobre trânsito com adolescentes é sempre complicado, a princípio, careta”. Para ela, “falar de trânsito é falar da própria vida. Quem sabe cuidar do seu trânsito pessoal, reconhecerá seus limites, do seu carro, dos semáforos, enfim, os direitos e deveres de cada um”.

Assim, o trabalho escolar tem duas grandes finalidades: por um lado, a transmissão e apropriação dos conhecimentos e da cultura; por outro lado, a compreensão da arte do encontro, da comunicação e da vida em conjunto.

O Ensino Médio é uma fase em que os estudantes estarão próximos da idade mínima exigida para tirarem a Carteira Nacional de Habilitação, logo, nessa fase, a abordagem do tema trânsito os ajudaria como candidatos a futuros motoristas, pois já estariam conscientizados dos valores existentes, época de colocar em prática toda aprendizagem significativa e humanizadora vista desde infante na família, na escola e na comunidade.

Vasconcellos (2003) propõe que o papel que se espera da escola é que possa colaborar com a formação do cidadão pela mediação do conhecimento científico. A relevância de atentar para o assunto educação no trânsito, primeiramente, deve-se ao fato de que nem a vida, nem a cidadania, nem a educação pode ser tratada com neutralidade.

[...] se a escola tem a pretensão de estar em sintonia com as demandas da sociedade, deve tratar de questões que dizem respeito à vida dos alunos e com as quais estes se confrontam no dia-a-dia. Portanto, por sua relevância e necessidade, os temas sociais devem estar incorporados ao currículo, de forma transversal, o que explica e justifica a denominação de temas transversais (JACOMELI, 2007, p. 90).

Logo, justifica-se quão imprescindível é tratar do tema transversal trânsito não só ao longo de todo o ensino formal, mas também perpassando discussões em várias áreas do conhecimento.

Quanto aos conceitos para a aprendizagem, deve-se valer do entendimento sobre comunidade, sociedade e coletividade. A sociedade em seu significado pleno na sociologia representa um grupo humano que habita em certo período de tempo e espaço, seguindo um padrão comum. Já a coletividade é o conjunto de pessoas que compartilham propósitos, preocupações e costumes e que interagem entre si constituindo uma comunidade.

A comunidade, na sociologia, indica um grupo de pessoas que se organizam sob o mesmo conjunto de normas, geralmente vivem no mesmo local, sob o mesmo governo ou compartilham do mesmo legado cultural e histórico. No tema transversal Educação Humanizadora no Trânsito, todas as matrizes do ensino dialogam quando se estuda trânsito: Geografia; História: Português; Matemática e Física; Artes; Educação Inclusiva; Ética; Educação Física;

A necessidade de incorporar os temas transversais não deve estar limitada apenas à intenção de provocar o conhecimento, mais além, deve promover a economia de recursos públicos, e neste contexto, minimizar os danos e custos associados à saúde com os problemas derivados do trânsito.

4. EDUCAÇÃO E SAÚDE NO TRÂNSITO

Este capítulo discorre sobre o papel da regulação do trânsito, tendo em vista a grande frequência de acidentes e mortes no Brasil e em Uberlândia e traça um panorama que visou à redução de violência no trânsito; traz também, em uma subseção, aspectos relacionados ao trânsito em Uberlândia, caracterizando essa cidade mineira, foco deste estudo, no que se refere às condições de transporte de cargas e movimentação de ações para um trânsito urbano menos violento.

4.1 Panorama para redução de violência no Trânsito

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil é a quarta nação do mundo com o maior número de mortes em acidentes de trânsito por ano. Devido a isso, o país vinha trabalhando para cumprir uma meta estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) para a redução em 50%, no período de 2011 a 2020, de casos fatais em acidentes nas rodovias e vias brasileiras.

Esse período ficou conhecido como Década de Ação pela Segurança no Trânsito e foi instituído pela Primeira Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária, realizada em 19 e 20 de novembro de 2009. Nela, os representantes dos 178 países junto à ONU comprometeram-se a definir políticas, programas, ações e metas para reduzir os acidentes de trânsito em 50% e preservar cinco milhões de vidas, considerando a necessidade de fiscalização, infraestrutura, segurança veicular, educação e saúde (OLIVEIRA, 2016).

Para atender às metas colocadas pela organização ao Brasil, foi criado, em 2010, o Projeto Vida no Trânsito (PVT), com intuito de combater dois fatores de risco priorizados no Brasil: a direção após o consumo de bebida alcoólica e o excesso de velocidade. Chegado o ano de 2020, estabelecido como prazo final da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, a meta não foi atingida pelos membros da ONU.

Assim, houve nova reunião, a 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança nas Estradas, realizada na Suécia, na qual mais de 1,7 mil participantes de cerca de 140 países adotaram a Declaração de Estocolmo sobre Segurança nas Estradas

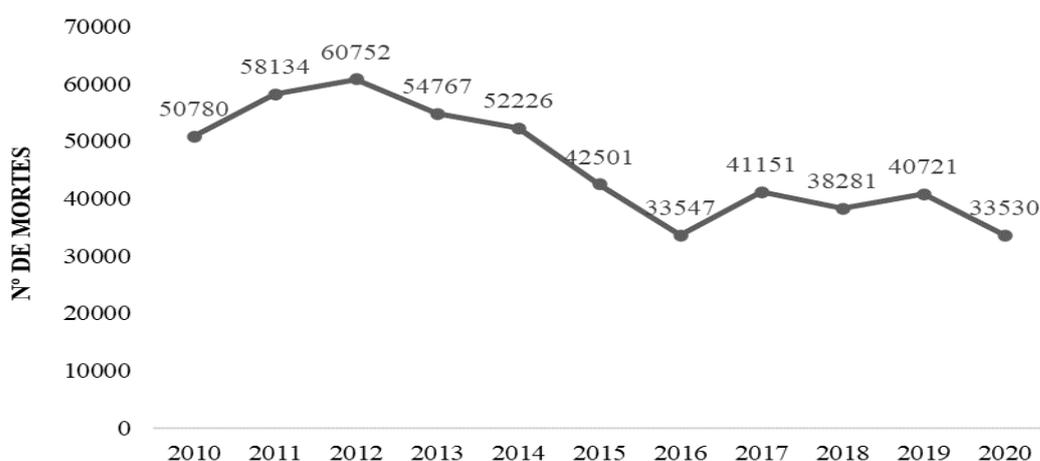
como um apelo ao mundo a reduzir à metade as mortes e os ferimentos no trânsito até 2030. O período compreendido entre 2020 e 2030 também ficou denominado como Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

Isso reforça a importância de promover o conhecimento e a conscientização da população por meio de campanhas de educação, capacitação e divulgação, principalmente entre os jovens. A Declaração de Estocolmo sobre Segurança nas Estradas conclama, entre outros pontos, a necessidade de atenção aos pedestres, ciclistas, motociclistas e da adoção, implementação de políticas e medidas para proteger e promover ativamente a segurança desses grupos (ONU, 2020).

Quando se discute o problema tendo em vista o Brasil, o foco é a estrutura do Sistema Único de Saúde (SUS), o qual se constitui como um dos melhores e maiores sistemas públicos de saúde do mundo. Tal serviço foi instituído pela Constituição Federal de 1988, que definiu, em seu artigo 196, que a saúde é direito de todos e dever do Estado. O SUS é correlato ao Instituto Nacional do Seguro Nacional (INSS), fundado em 27 de junho de 1990, órgão ligado ao governo e à previdência social quanto ao pagamento de aposentadorias e benefícios sociais.

Os prejuízos da violência no trânsito envolvendo morte ou invalidez permanente de trabalhadores jovens são enormes para o país e implicam em alto custo para o SUS e o INSS. A seguir, pode-se conferir, na Figura 1, estatísticas de saúde no Brasil, referentes a evolução do número de óbitos registrados pelo DPVAT.

Figura 1. Dados estatísticos de indenizações por morte de 2010 à 2020

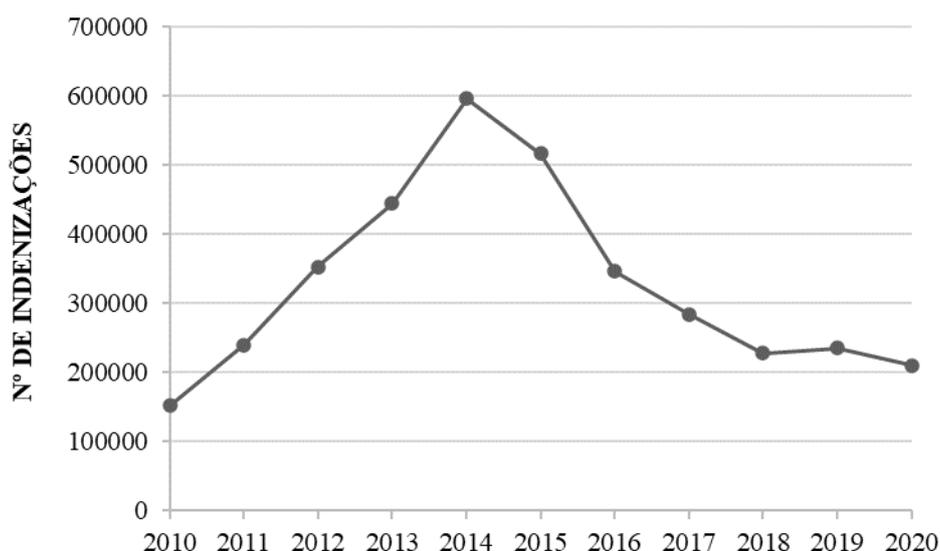


Fonte: DPVAT (2021)

Percebe-se um decréscimo no número de indenizações por morte concedidas pelo DPVAT neste corte de 10 anos, que apresentou pico no ano de 2012, e que se mantém com pouca variação nos últimos 3 anos, mas percebe-se que a curva tem baixo nível de previsibilidade para os próximos anos (DPVAT, 2019).

O gráfico abaixo (Figura 2) mostra a evolução, de 2010 a 2020, para os dados do DPVAT, referente ao número de indenizações concedidas por invalidez em acidentes de trânsito graves.

Figura 2. Dados estatísticos de indenizações por invalidez de 2010 à 2020



Fonte: DPVAT (2021)

Conclui-se, a partir da análise desses dados, que ainda são grandes os desafios a se vencer para garantir a segurança no trânsito tão almejada pelos brasileiros e assegurar a meta estabelecida pela ONU.

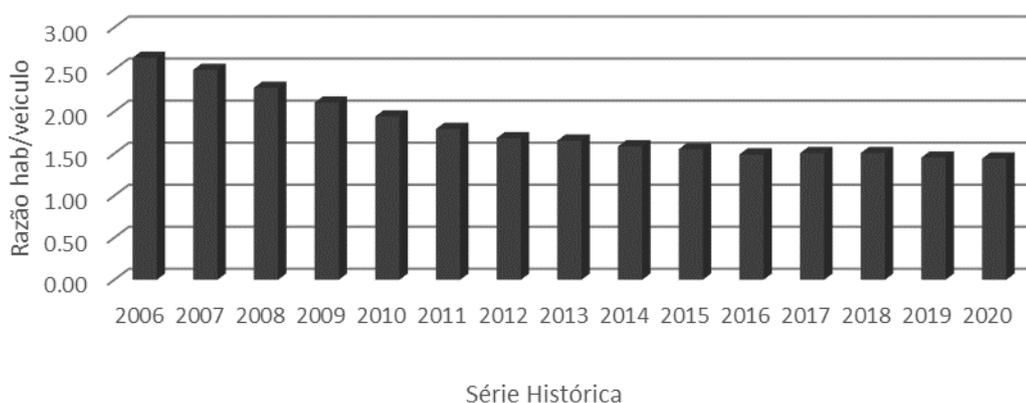
As ações devem começar localmente, daí a abordagem deste trabalho focar na maior cidade do Triângulo Mineiro, Uberlândia, que segue descrita na próxima sessão, tendo em vista a importância da educação e saúde para o trânsito local.

4.2 Uberlândia: Trânsito e saúde

A cidade de Uberlândia, situada na região sudeste de Minas é um polo de comércio regional e de saúde (macrorregião de saúde que envolve 18 municípios) que passa por um

crescimento populacional e de frota veicular considerável nos últimos 10 anos. O acompanhamento da razão entre número de habitantes por número de veículo, portanto, indica o crescimento adequado ou desordenado em uma localidade. A Figura 3, caracteriza essa razão ao longo de uma amostragem de 15 anos.

Figura 3. Relação entre número de habitantes e frota veicular de 2006 a 2020



Fonte: Prefeitura de Uberlândia (2021)

A taxa de ocupação (habitantes/frota) estabeleceu a razão de 1,44 habitantes por veículo em 2020 (69 veículos por 100 hab.), que é considerado um elevado índice de motorização (OLIVEIRA, 2019) quando comparado com a média nacional (31,5 automóveis por 100 hab.). O crescente número de veículos estabelece um cenário de maior risco para a ocorrência de acidentes, inclusive com vítimas fatais.

O Observatório Nacional de Segurança Viária, em pesquisa realizada em 2018, determinou que 95% dos acidentes são causados por negligências dos motoristas, os outros 5%, por vias mal cuidadas (ONSV, 2018). Os dados disponibilizados pela secretaria de Trânsito da cidade apontam que, de janeiro a setembro de 2018, ocorreram 608 acidentes em Uberlândia, a maioria destes na BR-365 e na Avenida Getúlio Vargas (umas das avenidas mais movimentadas da região).

Na tabela 2, pode-se observar a alta incidência de acidentes locais na cidade de Uberlândia e nas rodovias estaduais.

Tabela 2. Registros de acidentes de trânsito em Uberlândia

CLASSIFICAÇÃO	2017	2018	2019 (jan. a mar.)
Sem vítima	6.853	9.754	2.365
Com vítima não-fatal	5.111	4.429	1.040
Com pelo menos uma vítima fatal	41	39	12
Total	12.005	14.222	3.417

Fonte: ONSV (2019)

Em uma reportagem de Bárbara Almeida, foi registrada a fala do professor doutor em planejamento urbano e de transporte da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Willian Rodrigues Ferreira, segundo o qual as ocorrências nas vias citadas se dão por causa de mal comportamento da população em geral somado ao grande fluxo de veículos.

O assunto trânsito em Uberlândia precisa ser prioridade, afinal

a frota em Uberlândia cresce mais que a população. São 460 mil veículos, sendo a quantidade de motos muito significativa, com mais de 130 mil motocicletas. No ranking percebemos que grande parte são vias de ligação e trânsito rápido, o que aliado a um comportamento errado da população em geral acaba gerando acidentes e consequentemente vítimas. Ele avalia que a presença do agente de trânsito, aliado a melhores políticas públicas, pode diminuir essa estatística (PORTAL G1, 2018, p. 3).

Na cidade, há muito o que fazer quando o assunto é trânsito, inclusive tendo em vista a situação das vias em época de grandes chuvas. Numa das maiores avenidas da cidade, a João Naves de Ávila, que apresenta um corredor de ônibus do Sistema Integrado de Transporte, além das entradas e saídas para a BR365 e BR050 (que possui destino a Uberaba e São Paulo), ocorrem dificuldades recorrentes para escoamento das enxurradas. Essa situação causa vários prejuízos e danos à população, como impedimento da travessia e do acesso às estações de ônibus. Tais ocorrências são cíclicas, e diretamente associadas com alterações no regime das chuvas.

As galerias pluviais, que compõem o sistema de dutos subterrâneos destinados à captação e escoamento da água coletada pelos bueiros, não comportam o excesso d'água que jorra e causam alagamentos. Fazem-se necessárias políticas públicas para limpeza das drenagens (bocas de lobo) com antecedência, além de educação da população para o

descarte do lixo. Cabe, ainda, ao poder público, ao projetar a pavimentação, construir sarjetas e bolsões para o máximo de vazão às precipitações, como o deflúvio das enxurradas, e levar em consideração o desconforto à população quando chove. Essa infraestrutura, em Uberlândia, é de responsabilidade do Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE), órgão da prefeitura municipal.

O quadro 2 caracteriza os principais programas municipais de educação permanente para o trânsito de Uberlândia,

Quadro 2. Projetos de Educação para o Trânsito na cidade de Uberlândia-MG

Programa	Descrição
Transitolândia	Espaço vivencial construído no Parque do Sabiá onde são trabalhadas as questões referentes à segurança e cidadania no trânsito, por meio lúdico. As crianças recebem orientações sobre o trânsito em aula teórica e em seguida fazem um passeio na pista.
Projeto Escola	Através de palestras educativas, reuniões com pais e professores e abordagens informativas na porta das escolas, este projeto procura passar conceitos de responsabilidade e cidadania. Busca humanizar a entrada e saída de escolares e de conscientizar para a necessidade da incorporação de posturas coletivas e solidárias no trânsito.
Campanhas temáticas	São realizadas mensalmente blitz educativas. Além das orientações por meio de Blitz, são feitas também campanhas em estabelecimentos comerciais e nas proximidades de polos geradores de tráfego. São trabalhados vários temas como velocidade, capacete, cinto de segurança, acessibilidade, álcool x direção e, condução de escolares.
Projeto Empresa	Durante a semana de prevenção a acidentes de trabalho, realizadas anualmente nas empresas da cidade, são desenvolvidas dinâmicas, palestras e debates sobre os acidentes de trânsito e a importância da direção defensiva e do comportamento seguro no trânsito. O projeto atende um público adulto (funcionários de empresas e instituições) e tem como meta possibilitar a conscientização sobre a importância de cada um na diminuição de acidentes de trânsito.

Fonte: SETTRAN (2018)

Outro fator que impacta no trânsito municipal é o comportamento dos usuários do transporte público, o qual sofreu alteração devido à extinção do posto de cobrador dos ônibus. Com isso, a viagem demanda mais tempo, pois o motorista cobra a passagem e dá troco, também é responsável por sair da direção para promover a entrada ou saída dos cadeirantes no veículo. Como se trata de educação popular, durante o trajeto se ouve adágio como: Quer chegar a tempo em seu destino? Saia mais cedo de casa. Ou seja, as dificuldades e as insatisfações dos usuários do transporte público tendem a impactar significativamente no trânsito.

Em Uberlândia houve, portanto, a manutenção do posto de cobrador na cidade mesmo após a extinção deste cargo em 33 cidades brasileiras. O dado foi divulgado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (ANTU, 2019) que ainda indica que Uberlândia é uma das poucas cidades que aceita o pagamento de tarifa de ônibus em dinheiro, em contramão à tendência de bilhetagem eletrônica exclusivamente para o pagamento das passagens.

Uberlândia é considerada a segunda potência de Minas Gerais, com saídas para todos os estados, e não está longe de virar metrópole. O progresso é real, por isso é preciso que a população da região se prepare para todas as mudanças que acompanham os planos do porvir. Assim, faz-se necessária educação para transitar nas vias, rodovias, no ar em segurança, dentro da liberdade de ir e vir, conforme lei em vigor. O direito de ir e vir, ou direito de locomoção, foi introduzido em na legislação nacional há muito tempo, e hoje se encontra no art. 5º Inciso XV da Constituição Federal, garantindo a todos esse direito (BRASIL, 1988).

Vale lembrar, também, que Uberlândia passou a ser porto seco do cerrado e tem toda uma infraestrutura envolvida na malha viária. Nota-se que, no desenvolvimento do capitalismo, caso sem organização, pode ocorrer o caos também no trânsito. Portanto, esse é mais um motivo para os esforços empreendidos em prol da educação no trânsito na cidade.

Instalado em área superior a 50 mil m², o Porto Seco do Cerrado fica situado no Distrito Industrial de Uberlândia e possui três armazéns, balanças ferroviária e rodoviária, empilhadeiras e *Reach Stacker* para a movimentação de contêineres. Todas as operações de estocagem, armazenagem, movimentação e transbordo são realizadas com equipamentos de última geração.

O Porto Seco do Cerrado, em Uberlândia, dispõe de uma moderna infraestrutura para atender às necessidades de importadores e exportadores, com agilidade e redução de custos, através dos principais portos do Brasil. A principal vantagem de usar o Porto Seco do Cerrado é o recolhimento dos custos fiscais de importação apenas no momento de sua efetiva retirada do Porto Seco do Cerrado. Além disso, os exportadores podem acompanhar o desembaraço das cargas nas proximidades de suas instalações (BERNARDES; FERREIRA, 2013).

Este serviço prestado pelo porto seco é um grande apoio ao comércio exterior - importação e exportação - para os canais Centro Oeste/Minas Gerais/Santos e Centro Oeste/Minas Gerais/Vitória.

Para se ter ideia dessa movimentação, dados do Ministério da Economia apontam que a movimentação no Porto Seco de Uberlândia, no mesmo período, foi de 130 operações de exportação, com US\$5,87 milhões. Já as importações contaram com 829 operações e uma movimentação de US\$63,9 milhões (LIMA, 2019, p. 1).

Ao analisar a situação do trânsito em Uberlândia e as dificuldades a serem enfrentadas com o intuito de melhorar a mobilidade dos cidadãos de modo a torná-la mais segura e reduzir os acidentes, lembra-se do pensamento do filósofo Norberto Bobbio sobre os direitos humanos, quando afirmou que “o problema que temos diante de nós não é filosófico, mas jurídico e, num sentido mais amplo, político” (BOBBIO, 2004, p. 17). Tal recordação justifica-se pelo fato de que é imprescindível que haja interesse e esforços dos administradores públicos em planejar e executar melhorias nas vias por toda a cidade e na educação para o trânsito disponibilizada a todos os cidadãos.

Uberlândia é só mais uma localidade brasileira que carece de atenção na Educação para o trânsito e suas relações com demais fatores associados, como a manutenção da vida e a viabilização da acessibilidade (elemento chave na construção dos mecanismos de igualdade). Para alcançar tal status deve-se promover a Educação para o Trânsito.

5. O TRÂNSITO EM UBERLÂNDIA: REALIDADE DA MOBILIDADE URBANA

Neste capítulo, retrata-se a realidade da mobilidade urbana na cidade de Uberlândia, baseado em registros situacionais realizados pela autora, além da descrição de outro produto desta pesquisa - uma intervenção de conscientização no âmbito da Educação para o Trânsito - resultante da plotagem de um *outdoor* na cidade-alvo.

5.1 Educação para o Trânsito local

Um interessante estudo sobre a mobilidade urbana de Uberlândia, conduzido em 2006, sob a ótica da Geografia, analisa que a apropriação e a utilização dos espaços urbanos devem ser revistas, de modo a contemplar todas as diversidades de deslocamentos. Villela (2006, p. 7) entende que, à semelhança dessa pesquisa, a educação é essencial à mobilidade e à solidariedade no trânsito. Para ela, “é necessária uma 'nova' cultura na mobilidade, promovida pela Educação para o Trânsito, com o objetivo de se obter uma apropriação equitativa do espaço e do tempo da circulação urbana”. A autora apresenta uma série de fotos mostrando diversas formas de infrações de trânsito cometidas pelos usuários do espaço urbano.

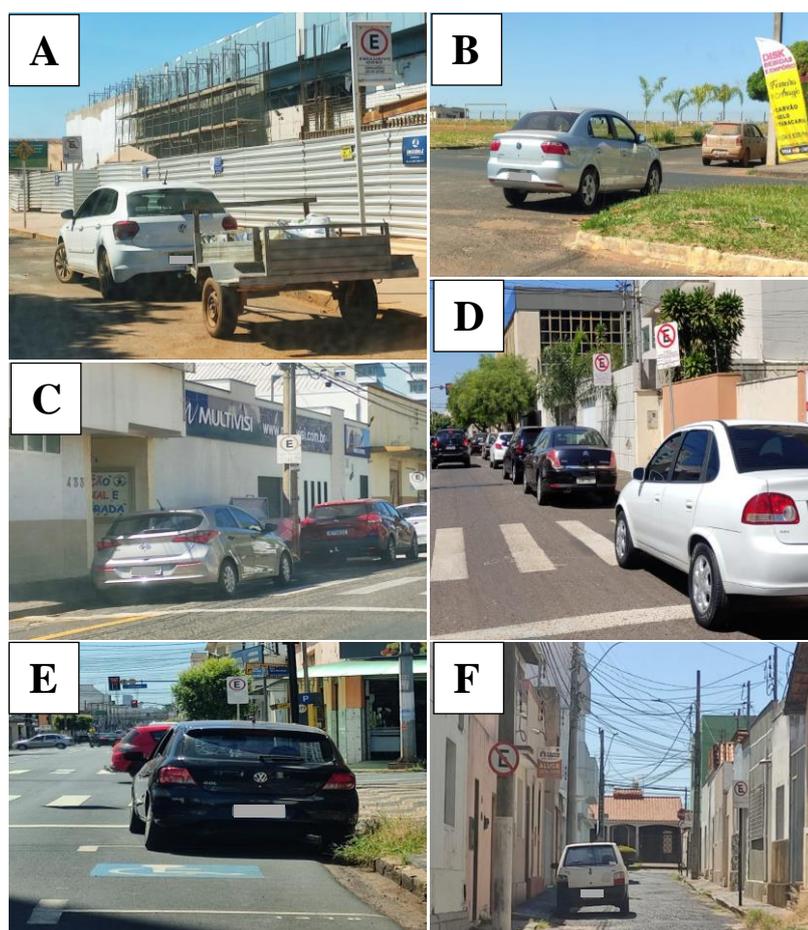
Em 2020 conduzimos nossa pesquisa e, lamentavelmente, constatamos inúmeras infrações de trânsito na cidade de Uberlândia. Essa repetição de desrespeito à legislação de trânsito revela que, apesar do rigor da lei, da penalização por meio de multas ou reboque dos veículos, o erro torna a acontecer. Conforme nossos pressupostos teóricos, a solução deve vir da educação, seja a não escolar, como as escolas para condutores, a família, a sociedade, mas sobretudo por meio da educação escolar. A consciência cidadã, além dos aspectos técnicos e da legislação, ensinada nas escolas são fundamentais para a melhoria da mobilidade urbana.

Esta comparação, comprovadas por fotos, após cerca de 15 anos, revela que ainda temos muito que aprender, evoluir e conscientizar para que Uberlândia, a “cidade educadora”, atinja patamares dignos desta alcunha e isto só pode vir por meio da educação.

O conjunto de fotos apresentadas na Figura 4 mostram uma série de diferentes situações de estacionamento irregular nas ruas de Uberlândia.

As fotos, assim como Villela (2006) encontrou naquele ano, chamam a atenção de todos pelas evidentes infrações à legislação e à sinalização. Em todas as fotos, com a exceção da B, a sinalização está visível e bem destacada tanto nas placas como na via pública. Destacamos as fotos C, D e E que, além do dos carros estares estacionados irregularmente, afrontam os direitos dos cidadãos diretamente ao obstruírem as faixas de pedestres e a E ocupa parte da vaga destinada para deficientes.

Figura 4. Registros que mostram veículos estacionados em locais proibidos



Fonte: Acervo da autora (2021)

A foto B mostra duas infrações na mesma tomada. Um veículo estacionado na ilha que separa as duas pistas e outro carro estacionado na esquina muito próximo à conversão (é considerado uma infração estacionar a menos de cinco metros do bordo do

alinhamento da via transversal). Os dois automóveis, além de infringirem a legislação, atrapalham o fluxo do trânsito.

A Figura 5 apresenta um outro conjunto de fotos que incomodam os cidadãos, e que indicam a desapropriação da educação para o trânsito.

Figura 5. Registros que mostram a falta de educação e cidadania no trânsito de pedestres e veículos automotores



Fonte: Acervo da autora (2021)

Na Figura 5, a foto A, além de emblemática, nos tira da zona de conforto, pois impacta a todas pessoas que tem um pouco de sensibilidade e cidadania, pois afeta cidadãos com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. É uma afronta aos direitos do cidadão. Aparecem dois carrinhos de supermercado, um jogado ou derrubado em uma vaga exclusiva para deficiente físico e o outro impedindo o uso de

uma vaga para idoso. Ao fundo, a poucos metros, o lugar próprio para se deixar os carrinhos após o uso ou guardar as compras no carro.

As fotos, A e B, mostram infrações à legislação vigente, mas sobretudo escancaram a ausência de consciência coletiva ou cidadania. Estes valores, se não ensinados pela família, a escola deve assumir um papel de educar, não apenas para o trânsito, mas também para a cidadania, a convivência social, a solidariedade, visando uma sociedade mais humana.

A foto C revela outra infração que pode ser considerada frequente, parar e/ou estacionar em frente a guia rebaixada, ou seja, entrada e saída de carros ou garagem. A desculpa do condutor quando é questionado é quase sempre a mesma, *é só uma paradinha, já vou sair*, como se a infração fosse por tempo de estacionamento. Argumentação semelhante, e também muito comum, é parar em vaga de idoso ou deficiente. O problema é que em uma rua movimentada o idoso ou deficiente não pode parar no meio da via pública e impedir o fluxo do trânsito. Mais uma vez o problema recai na consciência cidadã e educação para o trânsito.

A foto D, necessita de certa atenção para a identificação do fato. A placa de sinalização de estacionamento rotativo ali instalada (região central de Uberlândia) foi vandalizada, de acordo com as informações prestadas no local. A placa, que perdeu o seu suporte foi afixada posteriormente em um poste, e dezenas de exemplos como este se repetem pela cidade, passível de punição, em termos de mobilidade urbana e cidadania.

Baseado no entendimento do código de trânsito brasileiro, em seu artigo n. 181, entende-se que a calçada se trata de um local que não é destinado à circulação de veículos proposta para a circulação de pedestres e, salvo alguns casos para o trânsito de ciclistas. Neste sentido, constitui-se ato de desrespeito o bloqueio ou obstrução destas áreas, pois tais ações podem causar problemas para o tráfego de idosos, cadeirantes e outras pessoas com mobilidade reduzida, ou mesmo induzir ao risco pessoas que transitam em locais com intenso tráfego veicular. A Figura 6 mostra cenas cotidianas de infrações nas ruas da cidade, a obstrução das calçadas destinadas à mobilidade de pedestres.

Figura 6. Registros que mostram o bloqueio ou obstrução de áreas de calçadas



Fonte: Acervo da autora (2021)

Todas as imagens da Figura 6 realçam bloqueios de calçadas, impedindo ou dificultado ou dificultando a mobilidade dos pedestres na via pública, seja devido à utilização de postes para o trancamento de bicicletas (4A), como estacionamento de veículos em área residencial (4B) ou por obstrução da calçada com móveis que foram descartados (4C) no centro da cidade de Uberlândia. Como pode ser facilmente observado, essas obstruções impedem ou dificultam o trânsito para pessoas idosas, portadores de deficiências, cadeirantes e mães com carrinhos de bebês. Mais uma vez, além da infração às normas legais saltam aos olhos a falta de consciência coletiva, em relação à percepção de cidadania e respeito aos direitos de vir e vir e de liberdade.

Por fim, uma outra representação emblemática é apresentada na Figura 7, que caracteriza o descaso com o sistema de sinalização da cidade.

Figura 7. Registro que mostra a ilegibilidade de uma placa



Fonte: Acervo da autora (2021)

A imagem da figura 7 representa uma outra categoria de problemas no trânsito, agora de competência do governo municipal. O CTB determina que o sistema de sinalização de trânsito deve prezar pela legibilidade de placas, evitar que ainda que estes sinais fiquem escondidos (atrás de árvores ou arbustos) ou, ainda que apresentem dizeres apagados. Uma sinalização deste tipo exige um infrator de pagamento de multa pós-infração, e eleva a possibilidade de risco de trânsito, principalmente em períodos noturnos. Neste prisma a substituição e atividades de manutenção de placas é vital para o trânsito dos usuários.

Estes fatos são recorrentes na cidade de Uberlândia. Assim como Villela (2006) documentou naquela época, lamentavelmente, encontramos as mesmas infrações em diversos pontos da cidade e, para impactar mais ainda, isto ocorre praticamente todos os dias.

Registramos apenas algumas infrações, muitas outras como irregularidades de ciclistas, obras que ocupam as calçadas ou passeios públicos, desníveis das calçadas que impedem a mobilidade de cadeirantes, especialmente nos bairros, não pavimentados. Existe legislação municipal, mas pelo que se observa a fiscalização não ocorre ou não se mostra eficiente.

5.2 Descrevendo a experiência com o *outdoor*

De maneira integrada à pesquisa de observação foi executada uma proposta de intervenção com aplicação de *outdoor* em uma movimentada avenida local (representado pelo Layout da Figura 1).

Um *outdoor* com a frase “**O trânsito está violento? faça justiça com os pés. Desacelere.**” e a identificação 4ª Turma Mestrado Profissional com o logotipo da instituição proponente - Uniube, foi colocado na Avenida João Naves de Ávila em frente à estação 13 do corredor estrutural sudeste em direção ao Terminal Santa Luzia. Ali permaneceu desde o dia 11 de dezembro de 2020, a fevereiro de 2021. O *outdoor* foi doado pela Agência de Publicidade Senechal Propaganda de Araguari, Minas Gerais, a qual se solidarizou com a campanha pela Educação para o Trânsito.

Uma das experiências vivenciadas e entendida como uma contribuição cidadã e de cunho educativo foi a confecção e instalação de um *outdoor* em uma movimentada avenida da cidade, como pode ser observado na Figura 8.

Figura 8. Outdoor exposto na avenida João Naves de Ávila – Uberlândia, MG



Fonte: Acervo da autora (2020)

A avenida onde foi alocado o *outdoor* é entrada e saída de Uberlândia para as rodovias BR 365 (Ituiutaba, Patrocínio, Patos de Minas); BR 452 (Araxá); BR 050 (Uberaba, São Paulo). Situam-se nesta avenida a Unidade de Atendimento Integrado

(UAI) Pampulha, na estação 11; a Universidade Federal de Uberlândia (UFU) Campus Santa Mônica, na estação 06; a Prefeitura Municipal e Uberlândia, estação 5, e o Center Shopping, na estação 4.

Nos dias úteis, o corredor atende a uma média de 18.500 passageiros; aos sábados, média de 10 mil e, aos domingos e feriados, cerca de 5.500, segundo dados de tráfego da Secretaria Municipal de Transportes da cidade (SETTRAN, 2020). Contudo, com a pandemia (Covid-19), reduziram-se em 1/3 os usuários do transporte coletivo, cujos veículos saem de 15 em 15 minutos da plataforma.

A Covid-19 trata-se de uma infecção respiratória aguda causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, potencialmente grave, de elevada transmissibilidade e de distribuição global, e que interferiu de certa maneira na condução da pesquisa, tendo em vista a dificuldade de mobilidade e incentivo ao distanciamento social. A pesquisa foi desenvolvida em tempos de pandemia por Covid-19), que culminou em adoção de novas práticas sanitárias, inclusive no contexto da escola. A pesquisa de campo aconteceu em dias de sol escaldante, umidade do ar abaixo de 20%, chuvas e frio; encontrou-se transeuntes analfabetos, outros que atravessaram a avenida simplesmente porque a pessoa ao lado propõe atravessar, sem a mínima atenção ao sinal do semáforo;

Durante a pesquisa de campo, foram contabilizados, em vários horários e em diferentes dias o fluxo de veículos, em frente ao *outdoor* junto ao semáforo, para quem chega à cidade. Com a temporização de 1 minuto para o sinal vermelho, em média eram registrados 10 automóveis parados; 3 motos; 2 caminhões ou ônibus; 1 bicicleta e 4 pedestres, os quais formam o público do painel. Além disso, entram na estação aproximadamente 200 pedestres por dia no período em que os ônibus circulam, a saber, de segunda a domingo das 5h às 00h.

Verificou-se tráfego intenso (Figura 9) e, devido ao semáforo onde os veículos param, observou-se que o *outdoor* chamou a atenção dos condutores, seja pela novidade no local, mas sobretudo pela arte, inovação e o seu caráter educativo. Entendemos que o *outdoor* não é suficiente para educar para o trânsito, mas temos convicção de que havendo educação para o trânsito nas escolas, formando consciência cidadã, ele exerce um importante papel para relembrar os condutores sobre suas responsabilidades, bem como familiarizar as crianças por meio de um cartaz educativo, os deveres de todos para melhorar a mobilidade e segurança urbana.

Figura 9. Trânsito de veículos nas proximidades do *outdoor*



Fonte: Acervo da autora.

A educação para o trânsito é de responsabilidade de todo cidadão, é possível adquiri-la e interiorizá-la, na família, nas autoescolas e, sobretudo na escola, não apenas para conhecimento da legislação e das placas de sinalização, mas aprender e tomar consciência sobre mobilidade coletiva, direitos humanos e cidadania.

Entende-se também que a educação para o trânsito envolve diversos conteúdos, por isso é considerada transversal para abordar todos os aspectos que um trânsito seguro e humano requer.

6. TRANSVERSALIZANDO EM AULA O TEMA TRÂNSITO

Esta seção caracteriza a narrativa da pesquisa em decorrência da atividade desenvolvida na escola, que deu voz aos alunos e permitiu uma rica discussão sobre aspectos da Educação para o Trânsito.

6.1 Dando voz e vez aos envolvidos no tema

Os PCNs – Parâmetros Curriculares Nacionais dizem que a inclusão dos Temas Transversais exige a tomada de posição diante de problemas fundamentais e urgentes da vida social (BRASIL, 2019). E a BNCC propõe superar as fragmentações em que os conteúdos não se interagem, através da transversalidade como bem posicionou Freire ao dizer que “a educação é sempre certa teoria do conhecimento posta em prática” (FREIRE, 2003, p. 40). Isso é evidenciado quando se observam relatos em sala de aula de estudantes durante as discussões sobre trânsito, como os seguintes:

- O aluno de 12 anos contou que gostava quando o pai bebia, pois ele levaria o carro com a família de volta para casa;
- Outra aluna, de 10 anos, contou a angústia que passou ao sair com o pai biológico (separado da mãe), porque ele se juntou a três amigos em um bar e, ao se ver sem condição de voltar para casa com o pai (por infringir a Lei Seca – n.11.705, de 19 de junho de 2008, que proíbe o ato de dirigir sob influência de álcool ou outras substâncias psicoativas) como prometera à mãe, ela arrumou um celular emprestado e pediu um aplicativo Uber (transporte alternativo).
- O pai de um aluno (8 anos) procurou a pesquisadora para que ela explicasse na classe que, depois da meia noite, pode-se passar sem parar no sinal vermelho, pois o filho ficou muito bravo com ele nessa situação.
- Pais elogiaram a dinâmica das aulas, pois os filhos passaram a colocar o cinto logo que entravam no veículo e não aceitavam o motorista falar ao celular.
- Uma mãe disse: cuidar de uma criança é fácil, mas prepará-la para a vida é muito difícil, agradecendo pelo tema desenvolvido nas aulas.

A transversalização ocorreu em aulas de Geografia, por isso as idades dos educandos variaram de 8 a 16 anos. A maioria vinha de outras cidades e estados para Uberlândia, eram de ambos os sexos e somados corresponderam a um grupo de 100 alunos.

A interação foi coletiva e harmoniosa para construírem cartazes, escreverem pequenos textos, como história de famílias conhecidas enlutadas e montarem maquetes.

A metodologia usada nas aulas com a visão transdisciplinaridade foram depoimentos de história de vida dos alunos e vivências através de dinâmicas aplicadas ao ensino básico em aulas expositivas ou em aulas vivas (quando saímos para fora da escola).

Paulo Freire adverte que educar é impregnar de sentido o que fazemos a cada instante, transformar um momento de aula com liberdade de expressão onde a educação popular acontece. E isso foi experienciado no memorial, que garantiu explicitar as experiências dos estudantes ao transversalizar o tema trânsito nas aulas.

Também, nas aulas, foi analisada a dinamicidade das relações entre pessoas e o movimento das ruas, das rodovias onde se aprende sobre a sinalização de forma lúdica: por exemplo, qual o significado da imagem da Figura 10?

Figura 10. Imagem de placa de sinalização de animais na pista



Fonte: Lemos, 2020

Todos disseram: Cuidado, animais na pista! Ou seja, a resposta correta.

A resposta lúdica: Proibido tirar leite no asfalto. Ou Vaca cansada, quer carona. Ao se brincar, além de descontraír, a criança aprende, compreende e interioriza o conteúdo da sinalização.

O escritor mineiro Bartolomeu Campos de Queirós (QUEIRÓS, 2007, p. 53) disse: “Toda palavra brinca de esconder outras palavras... se escrevo mar, logo lembro de ondas, barcos...” e é nessa perspectiva que, ao usar um signo, uma placa de sinalização, a escola lembra da palavra escondida vida, respeito ao outro, educação.

Quando mostrada a placa a seguir (Figura 11), a classe explodiu. Havia estudantes aprendendo a fumar, então houve delações. Discutiu-se sobre doenças advindas do vício e os incêndios provocados com os cigarros, prejudicando a vegetação e matando os animais silvestres, como também a fumaça, que pode provocar acidentes nas ultrapassagens.

Figura 11. Placa divertida sobre fumantes, utilizada nas atividades em sala de aula



Fonte: Google Imagens (2015)

Por diversas vezes, os componentes curriculares foram transversalizados em sala de aula, pois uma questão como esta requer abordagem sobre legislação, biologia sobre o organismo e as possíveis doenças, meio ambiente, acidentes e infrações, cidadania e outras temáticas relevantes.

A placa evidenciada na Figura 12, foi utilizada para desenvolver o pensamento reflexivo, já que a maioria da classe nunca viu carro de boi, exceto na televisão, bem como saberes de outras localidades ou culturas. Explanou-se sobre as rodovias, que assim como nas regiões centrais das cidades, os veículos que trafegam em baixa velocidade e também não possuem sinalizações (pintadas ou luminosas), não podem utilizar as vias de alta velocidade.

Figura 12. Placa de proibição do tráfego de veículos



Fonte: Desciclo (2012)

Até mesmo placas de sinalização com erros na escrita podem ser utilizadas como atividade de aprendizagem. Pode-se tratar da importância de saber bem a língua portuguesa, dar a informação correta, não tirar a atenção do condutor devido aos erros gráficos, bem como analisar distância geográfica, direções, localizações, etc. As sinalizações a seguir (Figura 13) são alguns exemplos:

Figura 13. Prancha de imagens com sinalizações incorretas



As imagens revelam erros de grafia que quando identificados pelos alunos despertam a atenção na leitura das placas e o olhar crítico para o seu entorno. A fim de estimular a criatividade e a capacidade de escrita e leitura, foi analisada uma outra placa, indicada na Figura 14.

Figura 14. Placa motivadora para atividade de redação



Fonte: Elo7 (2018)

Essa última imagem (meramente decorativa) com os dizeres “não pare de sonhar”, representa o título de uma placa de sinalização de trânsito complementada com uma palavra motivadora para a elaboração de um minitexto ou redação. Para os alunos, moradores de uma área de assentamento, chamado Glória (uma ocupação de área da União, posteriormente regularizado e que passou a se chamar Bairro Alisson Prieto), foi um tema abstrato e subjetivo para a dura realidade que vivenciam.

Já o enigma apresentado na Figura 15, foi designado para os estudantes resolverem em casa com os pais. A temática: Quando o “verde” significa perigo nas rodovias? foi trabalhada para esta situação.

Figura 15. O verde como sinal de perigo nas rodovias



Fonte: Google imagens (2016)

Nenhum pai, responsável ou os alunos conseguiram pensar que, quando o veículo estraga na rodovia, é cultural apanhar galhos por perto e alertar os outros veículos de que algo está acontecendo à frente, até visualizar o veículo com problemas e, mais perto, o triângulo de segurança (vermelho) colocado na estrada.

As placas apresentadas na Figura 16 tiveram efeitos significativos na sala de aula, pois, na classe, havia alunos com pensamentos de autoextermínio com provas cabais, um sol forte lá fora, um calor insuportável (ventilador estragado) e esses alunos com blusa de moletom de capuz para acobertar os cortes nos braços e na barriga. Tais imagens deram espaço para desabafos e tornaram a sala de aula um ambiente humanizador.

Figura 16. Associação entre placas e os sentimentos humanos



Fonte: Iplacas, 2018

Fonte: Desciclo (2007)

Ao colocar a placa no quadro, a pesquisadora notou os alunos se entreolhando resabiados. Então, ela fez uma pergunta básica para iniciar o diálogo: “Descrevam o que está acontecendo no enunciado da placa! Quem quer começar?”.

A classe cochichava, quando foi indagada sobre o que é que estava ocorrendo. Eles olhavam a placa sem coragem para iniciar a discussão. Foram interpelados outra vez, e a representante da turma contou de dois colegas que pensavam em autoextermínio.

A pesquisadora, ciente do que acontecia, perguntou: “Querem falar agora ou apenas eu e você?”. Disseram que depois falariam.

Então, a professora questionou: “Vamos pensar na placa de trânsito? O que é depressão na pista?”.

Mas eles queriam discutir sobre o comportamento dos dois alunos e começaram a perguntar sobre a doença silenciosa da depressão. Enumeraram com quais atitudes, como colega deles, poderiam ajudá-los.

Um deles começou a chorar e foi abraçado em conjunto. Tiveram espaço para desabafarem e a aula tornou-se uma terapia de grupo, a professora de Educação no Trânsito, humanizada, também se torna psicóloga: Recordo-me que em uma roda de conversas entre professores, alguém disse algo de profunda sabedoria, se você estiver em uma situação em sala de aula e não se lembrar de nenhum aporte teórico, vá e abrace a pessoa que dará certo. Nesse ínterim, fizemos juras de segredo sobre o acontecido na aula, e a professora conversou com êxito separadamente com os alunos.

Essa situação vivenciada faz lembrar o que Paulo Freire afirmou:

Por que não discutir com os alunos a realidade concreta que se deva associar a disciplina cujo conteúdo se ensina, a realidade agressiva em que a violência é a constante e a convivência das pessoas é muito maior com a morte do que com a vida? Por que não estabelecer uma intimidade entre os saberes curriculares fundamentais aos alunos e a experiência social que eles têm como indivíduos? (FREIRE, 1996, p. 33-34)

A placa a seguir (Figura 17) também enseja diversas histórias/estórias além do que ela significa.

Figura 17. Placa de sinalização - Pista sinuosa à esquerda



Fonte: Sinal Placa (2015)

Conta-se uma história de um senhor que, ao ver a placa, perguntou ao filho o que significava tal signo. O filho, que era bom aluno e participou ativamente do assunto transversal sobre o Trânsito, respondeu: “Curva sinuosa à esquerda”.

O pai interpretou: se é perigosa à esquerda virou para a direita e caiu em um despenhadeiro. Em outro contexto a placa da Figura 18 foi discutida em sala em uma turma com alunos que tinham em média 15 anos de idade e novamente, o conteúdo gerou interesse.

Figura 18. Placa de sinalização - Pista sinuosa à esquerda



Fonte: Jornal Brasília (2015)

A placa deu margem para os estudantes falarem desvios comportamentais, sobre valores, sobre traficante local bem como de grandes vias que contornam as metrópoles. Quando leram o nome da cidade, capital do Brasil, questionaram o comportamento dos políticos, chamou-se a atenção para a importância dos três poderes, a localização geográfica estratégica, a beleza arquitetônica, etc. Em uma classe em que alguns estudantes já tinham idade para votar, foi de grande valia a discussão sobre a importância do voto para a democracia.

Na Figura 19 vemos a bonita e significativa Bandeira de Uberlândia. Além da beleza plástica e do simbolismo o pavilhão da cidade (SILVA, 2014) retrata claramente em seus traços a temática desta pesquisa: o tráfego, a malha viária, o transporte e a mobilidade de pessoas e mercadorias.

Figura 19. Bandeira do Município de Uberlândia



Fonte: Cerrado de Minas, 2006

Uberlândia se constituiu, ao longo de seu processo de desenvolvimento, um polo comercial para abastecer as zonas de expansão comercial e produtiva de Goiás, Mato Grosso e mais recentemente de Brasília. A cidade é hoje um dos maiores centros de distribuição de produtos agropecuários e industriais do país.

Por isso a sua bandeira destaca doze raios de uma constelação significando o centro irradiador e mercadorias e pessoas, tanto recebendo quanto exportando.

Uma atividade desenvolvida sobre a temática da educação para o trânsito foi analisar a bandeira de nosso município. A partir do simbolismo dos raios estelares, da importância comercial e produtiva do município, analisar o tráfego de veículos leves e de transporte em nossa cidade.

Pergunta: O que significam as 12 pontas da constelação da bandeira de Uberlândia?

Resposta: Representam a malha viária do município.

A partir desta questão abordam-se o crescente fluxo de veículos leves e pesados, trem e aviões, que chegam e saem de Uberlândia diariamente. Esse tráfego intenso e constante, 24 horas por dia, trazem sérios problemas de congestionamento, estacionamento, barulho, velocidade e acidentes. Por isso a importância da educação para o trânsito para se viver em uma cidade segura, saudável e humana.

Tais abordagens aliadas com outras complementares, convergiram para a exposição dialogada do tema e resultou em opiniões dos alunos sobre alguns

questionamentos associados ao pertencimento à cidade, e o respeito mútuo na coletividade.

6.2 Opiniões dos alunos

Em aula, os alunos disseram o que usam como apetrechos (místicos) para proteção contra acidentes, uma forma de rever o folclore, os mitos e as superstições que envolvem as famílias.

Alguns alunos disseram que é destino; outros, que os anjos guardam. Foi discutido que os anjos sabem ler e obedecem às leis de trânsito, discussão entre risadas e argumentação de adolescentes que vivem somente o agora. Houve reflexão para que, nessa idade, não venham a responsabilizar os outros pelas atitudes individuais, pois constantemente são questionados sobre a própria conduta em relação aos demais e cobrados a apresentar responsabilidade perante suas ações (GOUVEIA *et al.*, 2000).

Foi observado que esse construto de responsabilidade se trata de uma palavra cultural, quando na discussão um dos alunos falou veementemente que se estão fazendo algo errado e, em grupo, ao serem descobertos, a culpa do erro vai ser dividida com quem participou do delito.

Sobre a hipocrisia de diminuir a velocidade somente quando há radar, verificou-se mais uma importância de implantar na família, na escola e na sociedade a cultura de segurança, pois ela dá suporte ao cidadão de agir no trânsito sem precisar coibir, mandar fazer o certo alegando exigências da lei. Cultura é agir com espontaneidade e ética no trânsito evitando acidentes.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A soma de todas as experiências adquiridas ao escrever a pesquisa possibilitou-me uma andança pedagógica que eu não teria se não fosse oportunizada pela pesquisa. Sob o olhar reflexivo do próprio conhecimento adquirido nas discussões, a palavra mais falada foi conscientização, que nada mais é que um ato de compreensão da realidade.

Embora a inserção dos temas transversais como norteia os PCNs enxerga o sujeito como um ser socioemocional em construção que mora em uma rua, pertence a um bairro, que vai ao centro da cidade, viaja para outro estado e se constitui de conhecimentos variados, métodos, técnicas e vínculos pedagógicos amplos, a proposição foi a de que, por meio do ensino aprendizagem, os alunos pudessem absorver efetivamente a aprendizagem, e esta clarificasse o seu modo de fazer a leitura de mundo e desta leitura eles pudessem ter consciência de que eles são protagonistas de sua própria história.

A Educação para o Trânsito transcende o conhecimento sobre mobilidade urbana. A placa de sinalização está fincada, mas qual a influência dela se o sujeito não refletir sobre ela efetivamente e ela não der sentido intrínseco aos atores? Procurei fazer da transversalidade ética, cidadania e assunto local um tema gerador de discussões, proporcionando espaço para desabafar das angústias, um lugar para os alunos sentirem que são gente e que alguém se importa com a vida deles.

O conhecimento vem como uma profilaxia para a epidemia de sinistros acidentes, que geram mortes, estou representando aqueles que não estão aqui para escreverem sua história, pois a morte por acidentes, os ceifaram precocemente. Sobretudo, saí de cena como professora mediadora e passei o bastão para eles como protagonistas ao mediar a aprendizagem com a realidade de cada um. Sobretudo, saí de cena como professora mediadora e passei o bastão para os alunos seguirem em frente, para além do conhecimento teórico eu os assumi como protagonistas ao mediar a função de não apenas ensinar, mas formar cidadãos para aprendizagem com a vida. E nessa realidade de experiências ratificou-se o que Freire apregoou (1997, p. 106): “o ensino dos conteúdos implica no testemunho ético do professor”. Mormente, faz necessário coerência do discurso à prática.

Como o tema alvo é o trânsito *versus* vida *versus* valores, o conhecimento torna-se uma mola-mestre e propulsora para colocar em prática toda teoria. Neste trabalho,

levantei a bandeira da cultura da Paz para o trânsito tal qual afirma o Artigo 1º da Declaração da ONU que afirma que a Cultura de Paz, que diz respeito às ações, práticas tradicionais, e relações baseadas na valorização da vida e da não-violência, em um ambiente de aceitação e colaboração.

Por meio deste estudo, foi possível refletir sobre a realidade e a importância da Educação para entender e transformar o trânsito em nossa sociedade, e a necessidade de ser implementado efetivamente uma nova consciência cidadã para humanizar o tráfego rodoviário e urbanos.

Uma vez identificada a inaceitável desorganização e violência no trânsito nas cidades, urge buscar alternativas que possa educar e conscientizar a população a construir uma convivência mais humana e solidária, e vemos isto na educação escolar.

A partir das pesquisas de campo e do referencial teórico, entendemos que por meio do processo pedagógico, em que o cidadão assuma uma postura comportamental mais humana e o trânsito possa se tornar menos violento e mais solidário, se não de imediato, pelo menos a médio e longo prazos.

Não seria correto afirmar que o poder público de Uberlândia não esteja fazendo nada para melhorar a situação insatisfatória da mobilidade urbana. A sinalização das vias públicas e das rodovias que passam pela cidade é razoavelmente satisfatória, a prefeitura instalou a Transitolândia em um amplo parque da cidade, o Sabiá, um mini roteiro de vias públicas onde as crianças, seja por visitas escolares ou a passeio, podem aprender, com apoio da Polícia Militar, noções e ações de comportamento seguro no perigoso trânsito urbano.

Apesar dessas iniciativas, o número de acidentes tem aumentado na cidade, seja pelo contínuo crescimento da frota de veículos seja pela ineficácia das ações isoladas. O tema educação para o trânsito, importante em praticamente em todas esferas e níveis, por envolver violência e morte de pessoas, deve ser tratado de forma prioritária pelos gestores públicos.

Apesar de o CTB ser considerado um dos mais completos do mundo, de nada adianta se a Lei não é cumprida com rigor e o processo educacional está ajudando pouco.

A proposta de intervenção elaborada a partir das discussões conduzidas neste estudo é apresentar planos de aulas para serem desenvolvidos de forma transversal nas escolas de Uberlândia visando a uma melhor formação de todos os sujeitos envolvidos

no processo educacional para reduzir o número de conflitos, acidentes e violência no trânsito, com isso tornar a cidade mais humana e solidária.

REFERÊNCIAS

ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **O que é a Abramet**. Disponível em: <https://abramet.com.br/a-abramet/institucional/quem-somos/>. Acesso em: 26 dez. 2020.

ALMEIDA, Maria Elizabeth Bianconcini; VALENTE, José Amado. **Tecnologias e currículo: trajetórias convergentes ou divergentes?** São Paulo: Paulus, 2011.

ALMEIDA-JÚNIOR, Antônio. Repetência ou promoção automática? **Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos** Brasília, v. 27, n. 65, p. 3-15, jan./mar. 1957. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000184&pid=S0103-4014200100020000300001&lng=en. Acesso em: 03 mai. 2021.

ANDRADE-FILHO, Gildo Martins de. **A gestão municipal do trânsito: livro digital**. Palhoça: Unisul Virtual, 2015.

ANTU. Associação Nacional de Empresas Do Transporte Urbano. **Posto de cobrador foi totalmente extinto em 33 cidades brasileiras**. 2019. Disponível em: [https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idNoticia=1163&idArea=10&idSegundoNivel=106#:~:text=O%20posto%20de%20cobrador%20foi,das%20Empresas%20de%20Transportes%20Urbanos\).&text=O%20levantamento%20mostra%20ainda%20que,em%20dinheiro%20tamb%C3%A9m%20foi%20eliminado](https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idNoticia=1163&idArea=10&idSegundoNivel=106#:~:text=O%20posto%20de%20cobrador%20foi,das%20Empresas%20de%20Transportes%20Urbanos).&text=O%20levantamento%20mostra%20ainda%20que,em%20dinheiro%20tamb%C3%A9m%20foi%20eliminado). Acesso em: 26 dez. 2020.

AQUINO, Weliton Pereira. Educar para o trânsito: um viés de educação de adultos. **Revista Ibero-Americana de humanidades, ciências e educação**, v. 6, n. 10, p. 125-138, 2020. Disponível em: <https://www.periodicorease.pro.br/rease/article/view/155/114>.

ARAÚJO, Juliel Modesto. **Educação de Trânsito, educação no trânsito ou educação para o trânsito?** Interseções entre esfera privada, espaço público e sujeito à luz da Teoria das Representações Sociais. 2019. Dissertação (Mestrado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2019. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/21987>. Acesso em: 13 jan. 2021.

ARAÚJO, Ulisses. **Temas transversais e a estratégia de projetos**. São Paulo: editora moderna, 2005.

ARAÚJO, Ulisses; PUIG, Josep Maria; ARANTES, Valéria Amorin. (Org.). **Educação e valores: Pontos e contrapontos**. São Paulo: ed. Summu, 2007.

ARNEMANN, Aline Rubiane. Sequência didática sobre artigo de opinião - estudantes concluintes de Ensino Médio em Escolha profissional. **Revista Bem Legal**. Porto Alegre, v. 6, n. 2, p. 420-428, 2016. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/revistabemlegal/edicoes-anteriores/Vol%2C6%20n.2/sequencia-didatica-sobre-artigo-de-opinioao-estudantes-concluintes-de-ensino-medio-em-201cescolha-profissional201d>. Acesso em: 10 mai. 2021.

AZAMBUJA, Maria Regina Fay de. Violência sexual intrafamiliar: é possível proteger a criança? **Revista Virtual Textos & Contextos**, n. 5, 2016. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/1022>. Acesso em: 18 dez. 2020.

AZEVEDO, Rodrigo de Oliveira; VEIGA-NETO, Alfredo José. Biopoder, vida e educação. **Pro-Posições**, v. 30, e20170099, 2019. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/proposic/article/view/8656731>. Acesso em: 28 fev. 2021.

BASÍLIO, Ana Luiza. **A educação popular como indutora das políticas públicas de educação**. 2014. Disponível em: <https://educacaointegral.org.br/reportagens/educacao-popular-como-indutora-das-politicas-publicas-de-educacao/>. Acesso em 12 jun. 2021.

BEE, Helen. **O ciclo vital**. Porto Alegre: Editora ARTMed, 1997.

BERNARDES, Flaviane Fernandes; FERREIRA, William Rodrigues. A logística em transporte no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: operacionalizando os sistemas agrícolas. **OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia**, v.5, n.13, p. 101-124, 2013. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/Observatorium/article/view/45688>. Acesso em: 13 mar. 2021.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BOGDAN, Roberto; BIKLEN, Sari Knopp. **Investigação qualitativa em educação**. Tradução Maria João Alvarez, Sara Bahia dos Santos e Telmo Mourinho Baptista. Porto: Porto Editora, 1994.

BRASIL. BNCC - Base Nacional Comum Curricular. **O ensino fundamental no contexto da educação básica – Geografia no ensino fundamental**. 2019. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/abase/#fundamental/geografia>. Acesso em: 12 fev. 2021.

BRASIL. **Código Nacional de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. Com as alterações na Lei nº 9.792, de 22-01-1998 e 9.792, de 14-04-1999. Brasília: DENATRAN, 2001.

BRASIL. **Código Nacional de Trânsito**. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Instituiu o Código Nacional de Trânsito. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 11 abr. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.html. Acesso em: 02 fev. 2021.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. **Educação de Trânsito no Ensino Regular**. Brasília: MEC, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.html.

BRASIL. **Lei n.º 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Diário Oficial da União. 2000. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/lei9394_lidbn1.pdf. Acesso em: 17 fev. 2021.

BRASIL. **Lei Nº 14.071, de 13 de outubro de 2020**. Diário Oficial da União. 2020. Disponível em: <https://in.gov.br/web/dou/-/lei-n-14.071-de-13-de-outubro-de-2020-282461197>. Acesso em: 12 jan. 2021.

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular**. MEC, 2017. Brasília, DF, 2017. Disponível em <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/download-da-bncc>. Acesso em: 21 Mar. 2021.

BRASIL. **Parâmetros Nacionais de Qualidade para a Educação Infantil**. Brasília: MEC/SEB, 2006.

BRASIL. **Projeto Pedagógico Integrado – PPI ProJovem Urbano**. Brasília: Programa Nacional de Inclusão de Jovens - ProJovem Urbano, 2008. 82p.

BRASIL. Secretaria da Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: Temas transversais em educação**. Brasília: MEC/SEF, 1998.

BRAVO, Sierra. **Técnicas de investigação social: Teoria e exercícios**. 7 ed. Ver. Madrid: Paraninfo, 1991.

BRONFRENBERGER, Urie. **Bioecologia do Desenvolvimento Humano: tornando os seres humanos mais humanos**. Porto Alegre: Artmed, 2011.

BUSQUETS, Maria Dolors; CAIZONS, Manoel; FERNANDEZ, Teresa; LEAL, Aurora; MONTSERRAT, Moreno; SASTRE, Genoveva. **Temas Transversais em Educação: Bases para uma formação integral**. 2. ed. Série Fundamentos. São Paulo: Ática, 2001.

CALLAI, Helena Copetti. **A questão da cidadania nas séries iniciais**. In: CALLAI, H. C.; TOSO, C. E. I. (org.). **Diálogos com professores: cidadania e práticas educativas**. Ijuí: Editora Unijuí, 23-42, 2015.

CAMMI, Camila. Conceito médico-legal de capacidade ou aptidão psicofísica de trânsito. **Revista da ABRAMET - Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego**, n. 31, p. 10-36, 1999.

CARITA, Hélder; LISBOA JOANINA. **Cadernos do arquivo municipal de Lisboa janeiro - junho 2014**. Disponível em: http://176.124.252.134/fotos/editor2/Cadernos/cad_2s_n1.pdf. Acesso em: 03 out. 2020.

CASTRO, Amélia Domingues et al. **Didática para a escola de 1º e 2º graus**. São Paulo: Pioneira, 1976.

CERRADO DE MINAS. **Bandeira de Uberlândia**. 2006. Disponível em: <https://cerradodeminas.blogspot.com/2006/03/bandeira-de-uberlndia.html>. Acesso em: 05 maio, 2021.

CHAUÍ, Marilena. **O Que é Ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

CNE/CEB. Conselho Nacional de Educação/Câmara de Educação Básica. Parecer N° 11, de 7 de outubro de 2010. **Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Fundamental de 9 (nove) anos**. Diário Oficial da União, Brasília, 9 de dezembro de 2010, seção 1, p. 28. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=6324-pceb011-10&category_slug=agosto-2010-pdf&Itemid=30192. Acesso em: 13 abr. 2018.

CONTRAN. CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Volume I. Brasília, 2007a.

CONTRAN. CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Volume IV. Brasília, 2007b.

CORRÊA, João Pedro. **20 anos de lições de trânsito no Brasil**. Curitiba: Volvo, 2009.

COSTA, Jurandir Freire. **Os interstícios da lei**. In: Saúde mental e cidadania. São Paulo, Mandacaru, 1987.

DEAN, John Aurie. **Lange's Handbook of Chemistry**. 13. ed. New York, 1987, Tab. 10-2, p. 10-15.

DEMO, Pedro. **Introdução à metodologia da ciência**. 1.ed. São Paulo. Atlas, 1985.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Arquivos Denatran**. 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-denatran>. Acesso em: 03 out. 2020.

DESCICLO. **Imagem arquivo: Depressão na Pista**. 2007. Disponível em: https://desciclo.pedia.ws/wiki/Arquivo:Proibido_trafego.png. Acesso: 03 maio 2021.

DESCICLO. Imagem arquivo: **Proibido tráfego**. 2012. Disponível em: https://desciclo.pedia.ws/wiki/Arquivo:Proibido_trafego.png. Acesso: 03 maio 2021.

DMAE. Departamento Municipal de Água e Esgoto. **Legislação DMAE**. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/orgaos-municipais/dmae/legislacao-dmae/>. Acesso em: 26 dez. 2020.

DPVAT. Seguro do Trânsito. **Boletim estatístico: 2010 a 2020**. Anuário - 2021. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Centro-de-Dados-e-Estatisticas/Boletim-Estatistico>. Acesso em: 10 de abril de 2021.

DPVAT. Seguro do trânsito. **Seguro DPVAT: O que é? Quem tem direito? Quem administra os recursos?**. 2019. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2019/12/16/seguro-dpvat-o-que-e-quem-tem-direito-valor.htm>. Acesso em: 26 dez. 2020.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

DYE, Thomas. **Understanding Public Policy**. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall. 1984.

ELO7. **Placa decorativa. 2018**. Disponível em: <https://www.elo7.com.br/placa-decorativa-para-jardim-nao-pare-de-sonhar/dp/158A706>. Acesso em: 6 maio de 2021. em: 13 abr. 2018.

FIORENTINI, Dario. **Histórias e investigações de/em aulas de matemática**. São Paulo, Musa, 2006.

FONSECA, Gustavo. **Lei Seca: o que mudou em 12 anos e como tem funcionado durante a pandemia**. 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/colunas/doutor-multas/2020/06/24/lei-seca-o-que-mudou-em-12-anos-e-como-tem-funcionado-durante-a-pandemia.htm>. Acesso em: 10 set. 2020.

FREIRE, Paulo. **A alfabetização de adultos: crítica de sua visão ingênua; compreensão de sua visão crítica**. In: Ação Cultural para a Liberdade: e outros escritos. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003. Arquivo PDF. Disponível em: [http://comunidades.mda.gov.br/portal/saf/arquivos/view/ater/livros/A%C3%A7%C3%A3o Cultural p ara a Liberdade.pdf](http://comunidades.mda.gov.br/portal/saf/arquivos/view/ater/livros/A%C3%A7%C3%A3o%20Cultural%20para%20a%20Liberdade.pdf). Acesso em: 14 dezembro de 2020.

FREIRE, Paulo. **Conscientização**. São Paulo: Moraes, 1980.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da esperança**. 13a ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

FURTER, Pierre. **Educação e reflexão**. 3.^a ed., T. A. Penn, Trad. Petrópolis/Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1970.

GIRO. **Erro Ortográfico: Quem será o dono destas placas?** 2014. Disponível em: <http://www.gynbr.com.br/2014/03/erro-ortografico-quem-sera-o-dono.html>. Acesso em: 2 maio 2021.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresas**. v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/wf9CgwXVjpLFFVgpwNkCgnc/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em 14. Mai. 2021.

GOOGLE IMAGENS. **8 cuidados que você deve ter ao dirigir na estrada**. 2016. Disponível em: <https://icetran.com.br/blog/8-cuidados-ao-dirigir-na-estrada/>. Acesso em: 2 maio 2021.

GOOGLE IMAGENS. **Arquivo questão de concurso – Fumante segure as pontas**. 2015. Disponível em: <https://s3.amazonaws.com/qcon-assets-production/images/provas/38078/imagem-001.jpg>. Acesso em: 2 maio de 2021.

GOOGLE IMAGENS. **Placas erradas**. 2012. Disponível em: https://www.google.com/search?q=ATEN%C3%87%C3%83O+REDUZA+A+VELOCIDADE+PLACA+ERRADA&tbm=isch&ved=2ahUKEwjJpa6mscDxAhW3ipUCHY8uCdoQ2-cCegQIABAA&oq=ATEN%C3%87%C3%83O+REDUZA+A+VELOCIDADE+PLACA+ERRADA&gs_lcp=CgNpbWcQAzoECCMQJzoFCAAQsQM6AggAOgQIABBDOgcIABCxAxBDOgQIABAEogQIABATOgYIABAFEB46BggAEAgQHICTwwFYvfsBYJz8AWgCcAB4AIABzAGIAaEmkgEGMC40MC4xmAEAoAEBqgELZ3dzLXdpei1pbWfAAQE&scient=img&ei=W-3cYImMJ7eV1sQPj92k0A0&bih=568&biw=1366#imgsrc=cwZS3DaYr0G5AM. Acesso em: 13 fev. 2021.

GOOGLE IMAGENS. **Sinal Placa**. 2015. Disponível em: [https://www.google.com/search?sxsrf=ALeKk00fBt3zYOHd1R65s9d7kAPzIYGfkg:1625091664535&source=univ&tbm=isch&q=Sinal+Placa+\(2015\)&sa=X&ved=2ahUKEwix8ZCbssDxAhVAppUCHSBvBG8QjJkEegQIBhAC&biw=1366&bih=568](https://www.google.com/search?sxsrf=ALeKk00fBt3zYOHd1R65s9d7kAPzIYGfkg:1625091664535&source=univ&tbm=isch&q=Sinal+Placa+(2015)&sa=X&ved=2ahUKEwix8ZCbssDxAhVAppUCHSBvBG8QjJkEegQIBhAC&biw=1366&bih=568). Acesso em: 13 fev. 2021.

GOUVEIA, Valdinei; CLEMENTE, Miguel; VIDAL, Miguel Angel; MARTINEZ, Eva. Atribución de responsabilidad social: contexto social y atributos personales del observador. **Revista de Psicología Social**, v.15, p. 41-51, 2000.

HUTZ, Claudio; KOLLER, Silvia. Elementos metodológicos e éticos na pesquisa. **Novas direções no desenvolvimento de crianças**, v. 86, p. 240-268, 1999.

IBGE Brasil, Minas Gerais, Uberlândia, 2021. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama>. Acesso em: 26 fev. 2021.

IPLACAS. **Imagem arquivo: Depressão na Pista**. 2018. Disponível em: <https://www.iplacas.com.br/k9y1n6vsv-placa-atencao-lombada>. Acesso em: 7 maio 2021.

JACOMELI, Mara Regina Martins. **PCNs e temas transversais: análise histórica da política nacional brasileira**. São Paulo: Alínea, 2007.

JORNAL BRASÍLIA. **Administrador regional alerta que poderá responder por crime quem danificar ou afixar publicidade nas placas**. 2015. Disponível em:

<https://jornaldebrasil.com.br/brasil/placas-no-lago-norte-recebem-manutencao-da-administracao-regional-e-do-der/>. Acesso: 7 maio 2021.

JORNAL POMERODE. **BlumeUAU: erro de grafia em placa viraliza na rede**. 2020. Disponível em: <https://www.jornaldepomerode.com.br/noticia.php?url=blumeuau-erro-de-grafia-em-placa-viraliza-na-rede-71911>. Acesso em: 3 maio 2021.

KOMATSU, Suely; ANTERO, Samuel. **Sistematização normativa e tipologia preliminar de organizações federais**. 2.ed. Brasília, IABS, 2012.

LESSA, Sergio. **Serviço Social e trabalho: porque o Serviço Social não é trabalho**. Maceió: Edufal, 2007.

LIMA, Marconi. **Porto Seco de Uberaba importa até oito vezes mais que o de Uberlândia**. Publicado em: 16 mai. 2019. Disponível em: <https://jmonline.com.br/novo/?noticias,2,CIDADE,179231>. Acesso em: 03 out. 2020.

LINARDI, Fred, **A origem do semáforo: sinal de trânsito**. 2013. Disponível em: <http://guiadoestudante.abril.com.br/aventuras-historia/origem-semaforo-sinal>. Acesso em: 03 out. 2020.

LUCK, Heloisa. **A Escola Participativa: o trabalho do gestor escolar**. Rio de Janeiro: DP&A, 1988.

MACEDO, Roberto Sidnei. **Compreender/ Mediar a Formação: o fundante da educação**. Brasília: Liber Livro Editora, 2010.

MANTOVANI, Roberta. **Vida em trânsito**. São Paulo: Lemos, 2003.

MARTINS, João Pedro. **A educação de trânsito: campanhas educativas nas escolas**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

MASCARENHAS, Milena. **Aula de projeto de vida prepara jovem para desafios**. 2015. Disponível em: <http://porvir.org/porpensar/aula-de-projeto-de-vida-prepara-jovem-para-desafios/20150609>. Acesso em: 15 jan. 2021.

MELO, Antônio Jhonson de Souza; MADURO, Márcia Ribeiro; SANTOS, Andreza Siqueira; LIMA, Orlem Pinheiro; ARAÚJO, Paulo César Diniz; SOUZA, Andréa Lanza Cordeiro; OLIVEIRA-JÚNIOR, Nilson José. Educação para o trânsito, política pública em favor da vida: Um estudo no Município de Lábrea – AM. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**. Ano 5, v. 4, n. 12, p. 77-87, 2020. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/favor-da-vida>. Acesso em: 13 mar. 2021.

MELO, Hildete Pereira; CAPUTO, Ana Claudia. A industrialização brasileira nos anos de 1950: uma análise da instrução 113 da SUMOC. **Estudos Econômicos**, São Paulo. v. 39, p.513-538, 2009. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-41612009000300003>.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. (Org.) **Pesquisa social teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 1997.

MIZUKAMI, Maria da Graça Nicoletti. **Docência, trajetórias pessoais e desenvolvimento profissional**. In: REALI, A. M. M. R.; MIZUKAMI, M. G. N. Formação de professores: tendências atuais. São Carlos: EdUFSCar, 1996. p. 59-91.

MOREIRA, Helio; MENEGON, Rafael. **Sinalização Horizontal**. São Paulo, Ed. Master Set Gráfica, 2013. 82p.

MORENO, Montserrat et al. **Temas transversais em Educação: Bases para uma formação integral**. São Paulo: Ática, 1998.

NEVES, João Vasco Matos. 1909 – 2009: 100 Anos de sinalização rodoviária. Convergências - **Revista de Investigação e Ensino das Artes**, v. II, n. 3, p. 1-5, 2009. Disponível em: <http://convergencias.esart.ipcb.pt/?p=article&id=52>. Acesso em: 22 mar. 2021.

NÓVOA, Antônio. **O Pensamento prático do professor – a formação do professor como profissional reflexivo**. NÓVOA A. (Org.) Os professores e sua formação. Lisboa: Dom Quixote, 1992. p. 93-114.

OLIVEIRA, Ana Luíza Matos. **Brasil tem 28 milhões de carros e 13 milhões de motos a mais**. 2019. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/2019/10/31/brasil-tem-28-milhoes-de-carros-e-13-milhoes-de-motos-a-mais/>. Acesso em: 10 maio 2021.

OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima. **Década de ações para a segurança no trânsito 2011 – 2020**. 2016. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/areas-da-conle/tema14/2016-500_onu-decada-de-acoes-para-a-seguranca-no-transito-2011-2010-antonia-maria-de-fatima-oliveira. Acesso em: 26 dez. 2020.

OLIVEIRA, Maria Marly de. **Sequência didática interativa no processo de formação de professores**. Petrópolis: Vozes, 2013.

ONSV. **Observatório Nacional de Segurança Viária. 12 metas discutidas para o Trânsito global**. 2019. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/12-metas-para-um-transito-seguro-organizacao-das-nacoes-unidas-onu/>. Acesso em: 26 dez. 2020.

ONSV. **Observatório Nacional de Segurança Viária. OMS divulga relatório sobre mortes no trânsito e sugere redução de velocidade em áreas urbanas**. 2018. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/oms-divulga-relatorio-sobre-mortes-no-transito-e-sugere-reducao-de-velocidade-em-areas-urbanas/>. Acesso em: 26 dez. 2020.

ONU. **Declaração de Estocolmo quer reduzir à metade mortes e ferimentos no trânsito**. 2020. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2020/02/1704751>. Acesso em: 8 jan. 2020.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração e Programa de Ação sobre uma Cultura de Paz**. 1999. Disponível em: http://www.comitepaz.org.br/dec_prog_1.htm. Acesso em: 6 maio 2021.

ORDOÑEZ, Cecília. **A construção do discurso sobre a violência escolar: um estudo de caso na rede pública estadual de ensino em São Luís**. 2015. 229 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2015. Disponível em: <https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/110>. Acesso em: 12 mai. 2021.

PAIVA, Vera Lúcia Menezes de Oliveira. **O Uso da Tecnologia no Ensino de Línguas Estrangeira: breve retrospectiva histórica**. 2014. Disponível em: <https://www.veramenezes.com/techist.pdf>. Acesso em: 2 jun. 2021.

PAPALIA, Diane.; OLDS, Sally Wendkos; FELDMAN, Ruth Duskin. **Desenvolvimento humano**. Porto Alegre: Artmed, 2006.

PINTO, Cristiane da Silva Pinto; CUNHA, Marion Machado. Educação para o trânsito: a violência no trânsito trabalhada no contexto escolar. **Revista Eventos Pedagógicos**, v. 4, n. 1, p. 63 - 71, 2013. Disponível em: <http://projetoescola.labtrans.ufsc.br/projetoescola/educacao-para-o-transito-a-violencia-no-transito-trabalhada-no-contexto-escolar-pinto-cunha-2013>. Acesso em: 18 jun. 2021.

PORTAL G1. **Levantamento mostra as dez vias que mais registram acidentes de trânsito em Uberlândia**. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2018/11/11/levantamento-mostra-as-dez-vias-que-mais-registram-acidentes-de-transito-em-uberlandia.ghtml>. Acesso em: 5 jan. 2021.

PORTAL G1. **Sinalização é feita com grafia errada em cruzamento de Maringá: ‘PAER’**. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/norte-noroeste/noticia/2019/02/13/sinalizacao-e-feita-com-grafia-errada-em-cruzamento-de-maringa-paer.ghtml>. Acesso em: 6 maio 2021.

QUEIRÓS, Bartolomeu Campos de. **Para ler em silêncio**. 1. ed. São Paulo: Moderna, 2007.

Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação, v. 6, n. 10, 2020. doi.org/10.29327/211653.6.10-12.

RODRIGUES, Juciara. **Rumo à Escola: livro do professor**. Brasília: Ministério da Justiça – DENATRAN, UNESCO, 2002.

SCHNEIDER, Elmir Jorge. Por que educação para o trânsito na escola? **Revista Inter Ação**, v. 45, n. 3, p. 940–953, 2021. DOI: <https://doi.org/10.5216/ia.v45i3.64914>.

SETTRAN. Secretaria de Trânsito e Transportes. **Corredores de ônibus**. 2019. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/transito-e-transportes/corredores-de-onibus/>. Acesso em: 03 out. 2020.

SETTRAN. Secretaria de Trânsito e Transportes. **Educação no trânsito**. 2018. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/transito-e-transportes/educacao-no-transito/>. Acesso em: 15 jan. 2021.

SILVA, Jando Abraão de Miranda. **Proposta de Sequência Didática com o Software Geogebra para o Ensino do Movimento Uniforme Variado**. 2016. Produto da Dissertação (Mestrado Profissional em Ensino Tecnológico) Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas – IFAM, Manaus, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ifam.edu.br/jspui/handle/4321/398>. Acesso em: 20 jun. 2021.

SILVA, Renata Rastrelo. **Memórias, imagens e experiências: O município de Uberlândia a partir de seus distritos, MG (1980-2012)**. 2014. 197f. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade federal de Uberlândia. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16323/1/MemoriasImagensExperiencias.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2021.

SIMIONE, Viviane. **Educação e trânsito: uma mistura que dá certo**. 2007. 11f. Curso de Mestrado, Unioeste, Toledo-PR, 2007. Disponível em: <http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/SimpósioAcademico2007/TrabalhosCompletos/Trabalhos/PDF/72VivianeSimioni.pdf>. Acesso em: 02 de jun. 2021.

TRÂNSITO IDEAL. **Educador: Breve história do trânsito**. 2010. Disponível em: <http://www.transitoideal.com.br/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-dotransito>. Acesso em: jan. 2021.

UGALDE, Maria Cecília Pereira; ROWEDER, Charlys. Sequência Didática. **Revista de Estudos e Pesquisas sobre Ensino Tecnológico**, v. 6, Edição Especial, e099220, 2020. DOI: <https://doi.org/10.31417/educitec.v6ied.especial992>.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, Coleção Primeiros Passos, n. 162, 1998.

VASCONCELOS, Celso dos Santos. **Coordenação do trabalho pedagógico: do projeto político-pedagógico ao cotidiano da sala de aula**. 5ed. São Paulo: Libertad, 2004.

VASCONCELOS, Celso dos Santos. **Para onde vai o Professor? Resgate do Professor como sujeito de transformação**. 10ª ed. São Paulo: Libertad, 2003.

VIAS SEGURAS. **Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito**. 2018. Disponível em: http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais. Acesso em: 03 out. 2020.

VILLELA, Patricia de Almeida. **A educação para o trânsito como estratégia para uma nova mobilidade urbana**. 2006. 152 f. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Geografia. Disponível em:

http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&coobra=181251. Acesso em: 07 jul. 2017.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência 2012**. Os novos padrões da violência homicida no Brasil [Internet]. São Paulo: Instituto Sangari; 2011. 243 p. Disponível em: http://www.sangari.com/mapadaviolencia/pdf2012/mapa2012_web.pdf. Acesso em mar. 2021.

YOUNG, Michael. Para que servem as escolas? **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 28, n. 101, p.249, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/es/a/GshnGtmcY9NPBfsPR5HbfjG/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 18 mar. 2021.

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

APÊNDICE A - PLANOS DE AULA

Transversalizar o tema: Educação para o Trânsito / Disciplina Geografia

Nesta seção são apresentadas quatro sugestões de plano de aula a serem aplicados na disciplina de Geografia em consonância com as recomendações para aplicação da sequência Didática e amparados pelos objetivos desta pesquisa. Em concordância com Castro (1976, p. 55), "a sequência didática equivale a um minicurso", construir uma aula em cima de alicerce metodológico, traz segurança para todos envolvidos no ensino-aprendizagem. A sequência didática envolve segundo Zabala (1998, p. 55) "a comunicação da lição, estudo individual do conteúdo, repetição do conteúdo estudado e avaliação ou nota do professor".

Os temas transversais inspiram "propostas pedagógicas e metodologias, visando à construção de novos conhecimentos e saberes" (OLIVEIRA, 2013, p. 43) com temas sociais centradas no aluno (PCNs), que fazem conexões com os conteúdos e como pensa Silva (2016, p. 6), "o objetivo do guia de sequência didática é auxiliar o professor no componente curricular" em que os itens organizados nas unidades didáticas amarram ao "plano de aula que mantém o fio condutor para atender um determinado objetivo, no caso, que os alunos utilizem a informação para construir seus argumentos" (ARNEMANN, 2016, p. 7).

Ugalde e Roweder (2020) compreendem sequência didática, como "uma série ordenada e articulada de atividades que compõem cada unidade temática", incluindo a avaliação da aprendizagem, em que todas as ações são sequenciadas e giram em torno dos objetivos propostos. O professor busca o tema teórico para suprir uma realidade na prática, mobiliza os alunos e a família, busca estratégias de aprendizagem e recursos pedagógicos, fazendo a sondagem do terreno pela avaliação diagnóstica sobre o que o aluno traz dentro de si naquele assunto, o aprofundamento se faz a partir do que ele trouxe, passando pela formativa avaliação e visando com segurança para o aluno e professora a avaliação somativa. Perpassando desde as atividades simples até a mais complexas.

Se porventura a sequência não tiver sucesso no processo, o correto a fazer é complementar com atividades afins. Zabala (1998, p. 54) aconselha [...] "introduzir nas

diferentes formas de intervenção aquelas atividades que possibilitem uma melhora de nossa atuação nas aulas".

PLANO DE AULA 1

- PÚBLICO ALVO: 3º Ano Fundamental
- TEMA: Sinalização de Trânsito
- TEMPO: 50 minutos

ALINHAMENTO A BNCC:

▪ **Unidades Temáticas:**

- O Sujeito e seu lugar no mundo;
- Conexões e escalas;
- Situações de convívio em diferentes lugares

▪ **Habilidades:**

(EF03GE01) Identificar e comparar aspectos culturais dos grupos sociais de seus lugares de vivência, seja na cidade, seja no campo.

(EF03GE04) Explicar como os processos naturais e históricos atuam na produção e na mudança das paisagens naturais e antrópicas nos seus lugares de vivência, comparando-os a outros lugares.

(EF03GE11) Comparar impactos das atividades econômicas urbanas e rurais sobre o ambiente físico natural, assim como os riscos provenientes do uso de ferramentas e máquinas.

OBJETIVOS:

- Desenvolver atitudes, procedimentos e elaborações conceituais que potencializam o reconhecimento e a construção das identidades e a participação em diferentes grupos sociais.
- Reconhecer e comparar as realidades de diversos lugares de vivência, assim como suas semelhanças e diferenças socioespaciais;
- Aprender a andar com segurança pelas ruas ao obedecerem às placas;
- Proteger sua vida com o conhecimento.

METODOLOGIA:

- Roda de conversas – 1) Conceituar - O que é sinalização: Conjunto de sinais que avisam como andar na rua, avenida ou praça. Podendo ser luminoso, escrito ou apitos, onde todos tenham segurança para transitar de carro, andando a pé ou de bicicleta, usando o ônibus coletivo;
- 2) Discutir sobre questões propostas:
- Para quem os sinais foram feitos? para as pessoas que usam a rua;
- Para quê? Para proteger as pessoas de trombarem e de se machucarem;
- Mas se sem querer acontecer um acidente? Pedir ajuda e prestar socorro;
- O que acontece se as pessoas envolvidas no caso não prestarem socorro? É crime.
- Para pensar: Pessoas convivem com pessoas e todos cuidam um do outro. Conhecendo ou não temos responsabilidades com o ser humano. Esta pessoa tem alguém que a ama e o quer sempre bem, e que nós a respeitamos;
- Para dever de casa: desenhar as placas observadas no trajeto escolar.
- **Mídia digital** - Transversalizando o tema Educação para o Trânsito: <https://www.youtube.com/watch?v=mCj2dpDazRA> (4:50 min). Os vídeos serão assistidos em sala de aula, e logo após uma discussão será proposta sobre o tema.
- Desenho das placas que os alunos se recordaram nas proximidades da escola.

AVALIAÇÃO: 100% de participação dos alunos na discussão.

REFERÊNCIAS: Base Nacional Comum Curricular (BNCC)

FONTE:

BRASIL. BNCC - Base Nacional Comum Curricular. O ensino fundamental no contexto da educação básica – Geografia no ensino fundamental. 2019. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/abase/#fundamental/geografia>.

PLANO DE AULA 2

- PÚBLICO ALVO: 3º Ano Fundamental
- TEMAS: Profissões e os Meios de Transportes
- TEMPO: 50 minutos

ALINHAMENTO À BNCC:

▪ Unidades Temáticas:

- O Sujeito e o seu Lugar no Mundo;
- O Mundo do Trabalho;
- Formas de representação e pensamento espacial;

▪ Habilidades:

(EF03GE02) Identificar, em seus lugares de vivência, marcas de contribuição cultural e econômica de grupos de diferentes origens.

(EF03GE03) Reconhecer os diferentes modos de vida de povos e comunidades tradicionais em distintos lugares.

(EF03GE04) Explicar como os processos naturais e históricos atuam na produção e na mudança das paisagens naturais e antrópicas nos seus lugares de vivência, comparando-os a outros lugares.

OBJETIVOS:

- Abrir discussões para práticas de estudo provocadoras e desafiadoras, em situações que estimulem a curiosidade, a reflexão e o protagonismo;
- Focalizar as noções de pertencimento e identidade;
- Respeitar a profissão de cada um na discussão na classe e em outros ambientes;
- Considerar que todos precisam dos meios de transportes para irem trabalhar, estudar, passear;
- Nomear os meios de transportes existentes na cidade, roça, e em outros lugares do Universo;
- Estudar o homem na sociedade.

METODOLOGIA:

- Conceituar a palavra acessibilidade com fotos das pessoas com deficiências usando as vias e o transporte coletivo; Fotos de Mupis (Mobília Urbana para Informação) distribuídas pelos terminais.

- Reportagem sobre Uberlândia ter ganhado prêmio da ONU-Habitat/2012, sendo o município-modelo em acessibilidade.
- Para dever de casa, os alunos devem investigar e enumerar ao andar pelas ruas, ou de ônibus quantas pessoas com deficiências eles virão e se tiveram alguma dificuldade no trânsito e quais foram.
- Aula reversa ao apresentar os resultados investigativos em sala de aula contemplando o exercício da cidadania, argumentação e empatia a partir da situação-problema no trânsito.

AVALIAÇÃO: Diagnóstica, formativa e contínua.

REFERÊNCIAS: BNCC; Mídias digitais e revista.

FONTE:

BRASIL. BNCC - Base Nacional Comum Curricular. O ensino fundamental no contexto da educação básica – Geografia no ensino fundamental. 2019. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/abase/#fundamental/geografia>.

PLANO DE AULA 3

- PÚBLICO ALVO: 3º Ano Fundamental
- TEMA: Reconhecimento da Sinalização de Trânsito no Entorno da Escola
- TEMPO: 150 minutos (dividido em 3 aulas)

ALINHAMENTO À BNCC:

▪ Unidades Temáticas:

- O sujeito e seu lugar no mundo;
- Conexões e escalas;
- Formas e representação e pensamento espacial;
- Natureza, ambientes e qualidade de vida. Impactos das atividades humanas

▪ Habilidades:

(EF03GE03) Reconhecer os diferentes modos de vida de povos e comunidades tradicionais em distintos lugares.

(EF03GE04) Explicar como os processos naturais e históricos atuam na produção e na mudança das paisagens naturais e antrópicas nos seus lugares de vivência, comparando-os a outros lugares.

(EF03GE06) Identificar e interpretar imagens bidimensionais e tridimensionais em diferentes tipos de representação cartográfica;

(EF03GE07) Reconhecer e elaborar legendas com símbolos de diversos tipos de representações em diferentes escalas cartográficas;

(EF03GE11) Comparar impactos das atividades econômicas urbanas e rurais sobre o ambiente físico natural, assim como os riscos provenientes do uso de ferramentas e máquinas.

OBJETIVOS:

- Articular os saberes de outros componentes curriculares e áreas de conhecimento, concorre para o processo de alfabetização e letramento e para o desenvolvimento de diferentes raciocínios;
- Identificar a presença ou ausência de equipamentos públicos e serviços básicos essenciais (como transporte, segurança, saúde e educação)
- Compreender as relações existentes entre fatos nos níveis locais;
- Sair no entorno da escola para familiarizar com as placas horizontais e verticais;
- Obedecer ao que pede a placa;
- Discutir sobre a placa vista, tomando atitude coerente ao que o signo pede;

- Aprender a andar no coletivo sem dividir as responsabilidades com os pares;
- Cumprimentar os vizinhos da escola.

METODOLOGIA:

- Em uma pesquisa de campo, a turma foi dividida em 3 grupos para assim poder sair da escola com 10 alunos de cada vez, em dupla e fila indiana, visando a segurança da equipe. Enquanto os outros alunos ficaram na sala de vídeos com uma acompanhante assistindo aos vídeos sobre o trânsito.

Mídias digitais - Transversalizando o tema Educação para o Trânsito:

- <https://www.youtube.com/watch?v=ER-moO7AVEc> (como atravessar a rua - 2:40 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=1aMrFgCgWVg> (como sair do carro - 4:50 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=TBBC1541rgg&t=114s> (Sinalização - 13:37 min)
 - https://www.youtube.com/watch?v=3Nhje4SeN_c (capacete e joelheiras - 1:03 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=yy0Nd0fNj-g> (leis de trânsito - 6:55 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=Xt4MYppkS5Q> (Placas de Trânsito - 10:17 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=Oa21VpQcP0c> (Trânsito com o meio de transporte terrestre - 5:17 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=lStLpyZBtkS> (Como comportar no trânsito - 2:37 min)
 - <https://www.youtube.com/watch?v=ospPjsMOtWg> (Turma da Mônica; Educação de Trânsito Não tem idade - 13:15 min).
- Fizemos rodízio de alunos durante 3 dias para sexta-feira todos juntos, com as carteiras em forma de (U) discutimos os acontecimentos vistos na rua em torno da sinalização.
 - Revisão de todas as placas vistas no trajeto proposto para arguição e competição, enfim todos ganharam.

AVALIAÇÃO: 100% de participação dos alunos na discussão.

REFERÊNCIAS: BNCC e Mídia

FONTE:

BRASIL. BNCC - Base Nacional Comum Curricular. O ensino fundamental no contexto da educação básica – Geografia no ensino fundamental. 2019. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/abase/#fundamental/geografia>.

PLANO DE AULA 4

- PÚBLICO ALVO: 3º Ano Fundamental
- TEMA: Construção de estradas, bairros e ruas;
- TEMPO: 50 minutos

ALINHAMENTO À BNCC:

▪ Unidades de Temáticas:

- O Sujeito e seu lugar no Mundo;
- Formas de representação e pensamento espacial;
- Natureza, ambientes e qualidade de vida.

▪ Objetos de Conhecimento:

- A cidade e o campo: aproximações e diferenças;
- Paisagens naturais e antrópicas em transformação;
- Impactos das atividades humanas.

▪ Habilidades:

(EF03GE03) Reconhecer os diferentes modos de vida de povos e comunidades tradicionais em distintos lugares.

(EF03GE07) Reconhecer e elaborar legendas com símbolos de diversos tipos de representações em diferentes escalas cartográficas.

(EF03GE09) Investigar os usos dos recursos naturais, com destaque para os usos da água em atividades cotidianas (alimentação, higiene, cultivo de plantas etc.), e discutir os problemas ambientais provocados por esses usos.

OBJETIVOS:

- Oportunizar o desenvolvimento de noções de pertencimento;
- Localizar, orientar e organizar as experiências e vivências em diferentes locais;
- Articular, a paisagem, região e território, os quais vão se integrando e ampliando às escalas de análise;
- Garantir o estabelecimento de relações entre conceitos e fatos que possibilitem o conhecimento da dinâmica do meio físico, social, econômico e político.

METODOLOGIA:

- Como o bairro dos alunos (seringueiras, região sul de Uberlândia) está em formação e recebendo muitos vizinhos de outros países (Venezuela e Bolívia) e de outros estados (índios desaldeados, Belém, Alagoas, Pernambuco, Norte de Minas, Brasília e etc.), o tema é rico de fatos contundentes, formando vários tópicos em minitextos escritos no quadro.
- A classe desenvolvendo a oralidade na discussão, dando voz ativa a cada aluno para falarem de suas próprias realidades, as estradas (rodovias) que os trouxeram até a cidade, avenidas e ruas que os levaram até o bairro em formação.
- A participação de todos da comunidade na reivindicação das ruas, água, energia, construções de casas, cercas e como foi o trajeto até chegarem à escola. Desenharam as ruas do bairro com o trajeto aéreo de onde vem a energia e o trajeto de onde buscam a água para o consumo de suas famílias e onde reúnem o lixo.
- A rodovia que passa bem próximo ao bairro é o lugar da resistência da comunidade, os alunos falam dos apelos feitos para serem vistos e respeitados como cidadãos recém chegados; como mediadora das falas, discutimos com cuidado ao colocarem fogo nos pneus para não provocarem incêndios na vegetação e eles machucarem. Dessa forma, deve-se garantir aos alunos a compreensão das características naturais e culturais nas diferentes sociedades e lugares do seu entorno, incluindo a noção espaço-tempo.
- **Mídia digital** - Transversalizando o tema Educação para o Trânsito: <https://www.youtube.com/watch?v=2IL-SnDePNc> (Não tirar as placas do lugar - até 4:59 min)

AVALIAÇÃO: 100% de participação dos alunos na discussão.

REFERÊNCIAS: Base Nacional Comum Curricular (BNCC)

FONTE:

BRASIL. BNCC - Base Nacional Comum Curricular. O ensino fundamental no contexto da educação básica – Geografia no ensino fundamental. 2019. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/abase/#fundamental/geografia>.