



Educação para o trânsito: desafios para a formação escolar em uma cidade educadora

Traffic education: challenges for school education in an educational city

 **Sirlei Boaventura de Araújo**

Mestrado Profissional em Educação
Universidade de Uberaba - UNIUBE
Uberlândia, MG - Brasil.

 **Eloy Alves Filho**

Doutorado em História da Econômica
Universidade de Uberaba - UNIUBE
Uberlândia, MG - Brasil.

 **Maria Virgínia Dias de Ávila**

Doutorado em Estudos Linguísticos
Universidade Federal de Uberlândia - UFU
Uberlândia, MG - Brasil.

Resumo: Os problemas no trânsito são mundiais e o Brasil apresenta estatísticas de mortes e lesões permanentes em níveis inaceitáveis. Uma cidade denominada educadora busca, na educação, alternativas para amenizar a violência no trânsito. Com o crescimento da população, da renda per capita e do número de veículos em Uberlândia, os acidentes aumentaram radicalmente, com consequentes problemas sociais (ORDÓÑEZ, 2015). Considerando Uberlândia/MG uma “cidade educadora”, o objetivo deste estudo foi estabelecer uma comparação entre a pesquisa sobre mobilidade urbana realizada em 2005 (VILELA 2006) e nossa pesquisa em 2020. Metodologicamente, utilizou-se a pesquisa qualitativa, documental, observacional com registros fotográficos. Por meio de fotos, comparou-se que em 2020 as mesmas infrações continuavam sendo praticadas. Constatou-se também que no período de 2005 a 2020 não houve redução nos acidentes nas vias urbanas da cidade e que as infrações continuam. Sugere-se uma proposta efetiva para a Educação no Trânsito, sistematizada nos PPPs das escolas.

Palavras-chave: educação para o trânsito; transversalidade; aprendizagem. projeto político pedagógico.

Abstract: Traffic problems are worldwide but in Brazil it has shown appalling statistics of deaths and permanent injuries at unacceptable levels for a modern society. A city called educator, alternatives are sought in education to alleviate violence in traffic. With population growth, per capita income and the number of vehicles in Uberlândia, accidents and injuries had a radical increase, with consequent social problems, Ordoñez (2015). Because it is called an “educating city”, the objective of the study was, based on a survey on urban mobility carried out in 2005 (VILELA 2006) and observed, through comparative photos, that in 2020 the same infractions continued to be practiced. Methodologically, qualitative, documentary, observational research with photographic records was used. It was found that from 2005 to 2020 there was no significant reduction in accidents on urban roads in the city. An effective proposal for Traffic Education is suggested, systematized in the schools' PPP.

Keywords: Traffic Education; Transversality; Learning. Pedagogical Political Project.

Cite como

(ABNT NBR 6023:2018)

ARAÚJO, Sirlei Boaventura; ALVES FILHO, Eloy; ÁVILA, Maria Virgínia Dias Educação para o trânsito: desafios para a formação escolar em uma cidade educadora. *Dialogia*, São Paulo, n. 45, p. 1-21, e24335, maio /ago. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.5585/45.2023.24335>.

American Psychological Association (APA)

Araújo, S. B., Alves Filho, E., & Ávila, M. V. D. (2023, maio/ago.). Educação para o trânsito: desafios para a formação escolar em uma cidade educadora. *Dialogia*, São Paulo, 45, p. 1-21, e24335. <https://doi.org/10.5585/45.2023.24335>.

1 Introdução

A violência no trânsito, em suas diversas formas, está sendo considerada um dos grandes problemas do século XXI, por isso entende-se que, com a formação de cidadãos conscientes, ou seja, motoristas educados e hábeis, as inaceitáveis estatísticas de acidentes poderiam ser reduzidas. Uberlândia é denominada “Cidade Educadora”, em razão das universidades, das faculdades e de todo o sistema educacional de educação básica, sendo assim, caso esta questão da violência no trânsito também fosse pedagogicamente tratada nas escolas, a redução de acidentes também se aplicaria a Uberlândia.

Analisar a questão do trânsito no Brasil e no mundo nos leva a considerar que o ato de dirigir envolve vários fatores sociais, econômicos, políticos, culturais e educacionais e tem colocado, de forma crescente, em risco a vida humana.

Analisando os dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), Waiselfisz (2011) alerta que:

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. (WAISELFISZ, 2011, p. 3).

É importante salientar que, de acordo com a OMS (2020), o Brasil é a quarta nação do mundo com o maior número de mortes em acidentes de trânsito por ano. Nesse sentido, o país vinha trabalhando para cumprir a 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.

Chegado o ano de 2020, estabelecido como prazo final da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, a meta não foi atingida segundo os membros da ONU. Em razão disso, 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 maioria das mortes e dos ferimentos graves no trânsito são evitáveis e que esse é um grande problema de saúde pública que tem amplas consequências sociais e econômicas.

Isso reforça a importância de se promoverem políticas públicas preventivas, especialmente por meio da educação, do conhecimento, da conscientização da população e da capacitação

principalmente entre os jovens. A Declaração de Estocolmo sobre Segurança nas Estradas (ONU 2020) conclama, entre outros pontos, a necessidade de atenção aos pedestres, aos ciclistas, aos motociclistas e da adoção e implementação de políticas e medidas para proteger e promover ativamente a segurança desses grupos.

Diante desta realidade inaceitável, 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 que a escola é um espaço significativo de educação e de formação integral dos seres humanos para viver em sociedade. Ela tem uma função de destaque a desempenhar pelo desenvolvimento da sociedade. Para Pinto e Cunha (2013), o papel atribuído à escola, no contexto da sociedade atual, é o de formar pessoas com capacidade crítica e criativa para enfrentar a realidade e, podemos acrescentar, para desenvolver a conscientização sobre a responsabilidade social das pessoas, vislumbrar socializações de convivência coletivas para construir um mundo mais humanizado.

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 convivências colaborativas, pacíficas e cidadãs.

O trânsito e sua evolução na sociedade envolve inter-relacionamentos coletivos e foram analisados por Vasconcellos (1998) como:

[...] 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, a imperícia, a imprudência e a distração ao volante são as principais causas dos acidentes. A educação para o trânsito pode e deve desenvolver atitudes cidadãs e cooperativas, sejam na escola, em casa, no trabalho ou na vida social e sejam interiorizadas e aplicadas 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 como perdas de vidas humanas, tem-se a questão econômica 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, possibilitar a modificação dos comportamentos dos atuais e futuros motoristas.

Para Franco (*apud* SIMIONE, 2000), a educação para o trânsito 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. (FRANCO, *apud* SIMIONE, 2000, p. 2).

Nesse 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. Ela não pode ser alheia ao meio social em que se insere, mas ir além e interagir ativamente com o contexto social e cultural mais amplo. O trânsito é constituído por pessoas, pedestre, passageiro, ciclista, catadores 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”, mais amorosas e mais humanizadas.

A Lei de Diretrizes Bases (LDB) vem nessa 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 atual, a adequação da escola às novas exigências do mundo do trabalho e a 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 (2015), “um instrumento indispensável

para o desenvolvimento social e econômico”. Para enriquecer o debate, a educação deve contemplar a todos, ou seja, deve ser igualitária, dialógica, de qualidade e humanizadora.

Retomando o desenvolvimento proposto por Ordoñez (2015), 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.

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

O compromisso com a construção da cidadania de acordo com o Ministério da Educação (MEC) (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”. Complementando, 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”.

Na contrapartida, percebe-se na realidade 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 na cidade de Uberlândia/MG.

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

E, nesse 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, transformam-se os 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 públicas 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.

Segundo dados do IBGE (2021), houve um aumento significativo da população de Uberlândia nos últimos 50 anos, passando de 126.112 pessoas em 1970 para 699.097 em 2020. Esse fenômeno, associado à considerável renda per capita do município, 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, revela um padrão de renda do uberlandense significativamente superior a muitas cidades brasileiras e uma expansão acelerada da cidade. Esse padrão de renda está associado ao elevado aumento do número de veículos automotores na cidade, afetando, sobremaneira, o tráfego nas ruas.

Considerando a necessidade de uma educação para o trânsito, por meio da análise dos componentes ou práticas de educação para o trânsito previstas no Projeto Político Pedagógico (PPP) de escolas públicas de Uberlândia, tem-se como objetivo analisar, por meio de comparação, as infrações de trânsito encontradas por pesquisadores em 2006 e em 2020, com o fito de verificar se houve melhoria no funcionamento do tráfego na cidade e propor sugestões de trabalho para uma escola de Uberlândia.

2 Delineamento metodológico

A pesquisa realizada foi de abordagem qualitativa, buscando-se aproximar da realidade social, educacional e do trânsito no município de Uberlândia, aplicando os métodos da pesquisa bibliográfica, documental e fotográfica.

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 Bogdan 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”.

Ainda de acordo com Bogdan e Bicklen (1994, p. 48) sobre a pesquisa qualitativa, “os investigadores qualitativos frequentam os locais de estudos porque se preocupam com o contexto. Entendem que as ações podem ser mais bem compreendidas quando são observadas no seu contexto habitual de ocorrência”. Somente assim, por meio do convívio e da interação com outros educadores, e experiências como professores e as observações *in loco* do tráfego em Uberlândia, foi possível entender e analisar a realidade observada.

Os dados foram coletados a partir da análise da realidade da cidade de Uberlândia e das propostas pedagógicas de uma escola pública da cidade. Analisou-se com detalhes 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 da questão em estudo, como sugere Macedo que:

De nada adianta 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, 2010, p. 37).

A coleta de dados, ao observar o trânsito de Uberlândia, apresenta um aspecto de risco e de complexidade, pois a população que trafega pelas ruas possui objetivos diversos: há a presença de trabalhadores informais, de estudantes, de turistas, de pessoas de todas as faixas etárias, etnias e credos. Ocorrem shows acrobáticos nos semáforos, presença de cadeirantes e mendicância, além de pessoas que estão em espaço público com a intenção de praticarem algum tipo de violência.

Coube observar, analisar e recorrer ao rigor metodológico quanto aos fatos, conforme Hutz e Koller (1999) no que se refere 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, liberdade e solidariedade que a educação salienta.

Para caracterização da cidade de Uberlândia, foram realizados os registros do trânsito local, com o intuito de avaliar a representação dos aspectos de cidadania, de coletividade e de 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 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 se esquecer dos princípios éticos no decorrer de todo o processo, assim como também ocorreu durante a coleta de dados sobre a educação em Uberlândia.

3 Escola cidadã e a transversalidade

O PPP 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 para construir esse documento pedagógico elaborado coletivamente, em parceria com a comunidade escolar. Deve tratar das habilidades e competências, mas englobar, além dos educadores, os alunos e familiares no processo educativo. Tal projeto antecipa toda ação

da escola que, com ele, executa a lei, faz planejamento, estabelece o regimento e propõe o currículo, dinamizando o ensino e a 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 da comunidade escolar.

A ideia da transversalidade, sugerida para a educação para o trânsito, 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).

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).

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 a humanização do trânsito, com o intuito de uma melhor organização do espaço urbano. A educação pressupõe que: i) família não fará uso de bebidas alcoólicas enquanto dirigir; 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. Sendo assim, 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 para os transportes coletivos viáveis, as ruas não estariam abarrotadas de veículos particulares, os quais impedem que o trânsito flua adequadamente.

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 os valores e as práticas sociais que desrespeitem aqueles princípios, comprometendo-se com as perspectivas e as decisões que os favoreçam”.

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).

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).

Considerando o vínculo dos propósitos da educação com a temática trânsito, vale considerar a indissociabilidade destes dois pilares. 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).

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.

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. Jacomeli (2007) nos informa que:

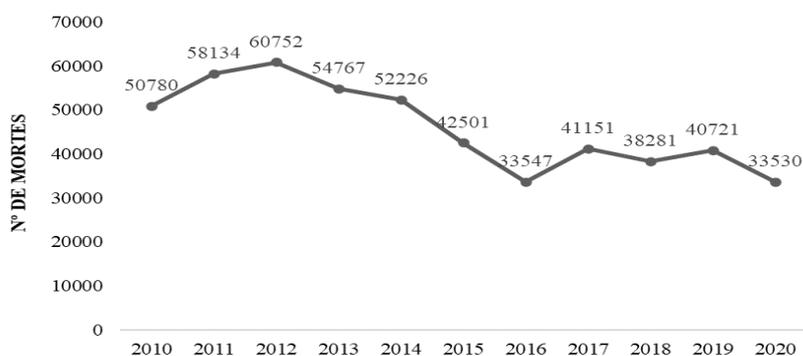
[...] se a escola tem a pretensão de estar em sintonia com as demandas da sociedade, deve tratar de questões que dizem respeito à vida dos alunos e com as quais estes se confrontam no dia-a-dia. Portanto, por sua relevância e necessidade, os temas sociais devem estar incorporados ao currículo, de forma 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 e em espaços não escolares. 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.

4 Educação e saúde no trânsito

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. Pode-se conferir, conforme Figura 1, que as estatísticas de saúde no Brasil, referentes à evolução do número de óbitos registrados pelo DPVAT, apesar do decréscimo nos números, eles ainda são altos e podem ser reduzidos.

Figura 1 - Dados estatísticos de indenizações por morte de 2010 a 2020



Fonte: DPVAT (2021).

A cidade de Uberlândia, situada no Triângulo Mineiro de Minas Gerais, é um polo de comércio regional e de saúde (macrorregião de saúde que envolve 18 municípios) que passou 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 indica o crescimento adequado ou desordenado em uma localidade.

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, quando comparado com a média nacional (31,5 automóveis por 100 hab.) (OLIVEIRA, 2019). 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, informou 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 movimentada Avenida Getúlio Vargas.

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 do mau 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).

Em Uberlândia, já existem esforços empreendidos, com alguns projetos, para a educação para o trânsito, contudo, como demonstram as estatísticas, ainda há um número exorbitante de acidentes sem ou com vítimas fatais. O Quadro 1 apresenta os principais programas municipais de educação permanente para o trânsito de Uberlândia.

Quadro 1 - 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	Palestras educativas, reuniões com pais e professores e abordagens informativas na porta das escolas. Este projeto procura explorar 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 versus 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 a 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).

Apesar de o Poder Público local implementar ações que poderiam contribuir para uma melhoria do trânsito da cidade, os resultados observados nos anos de 2006 e 2020 não foram satisfatórios.

5 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 desta pesquisa, a educação é essencial à mobilidade e à solidariedade no trânsito. Para a autora, “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 ainda apresenta uma série de fotos mostrando diversas formas de infrações de trânsito cometidas pelos usuários do espaço urbano.

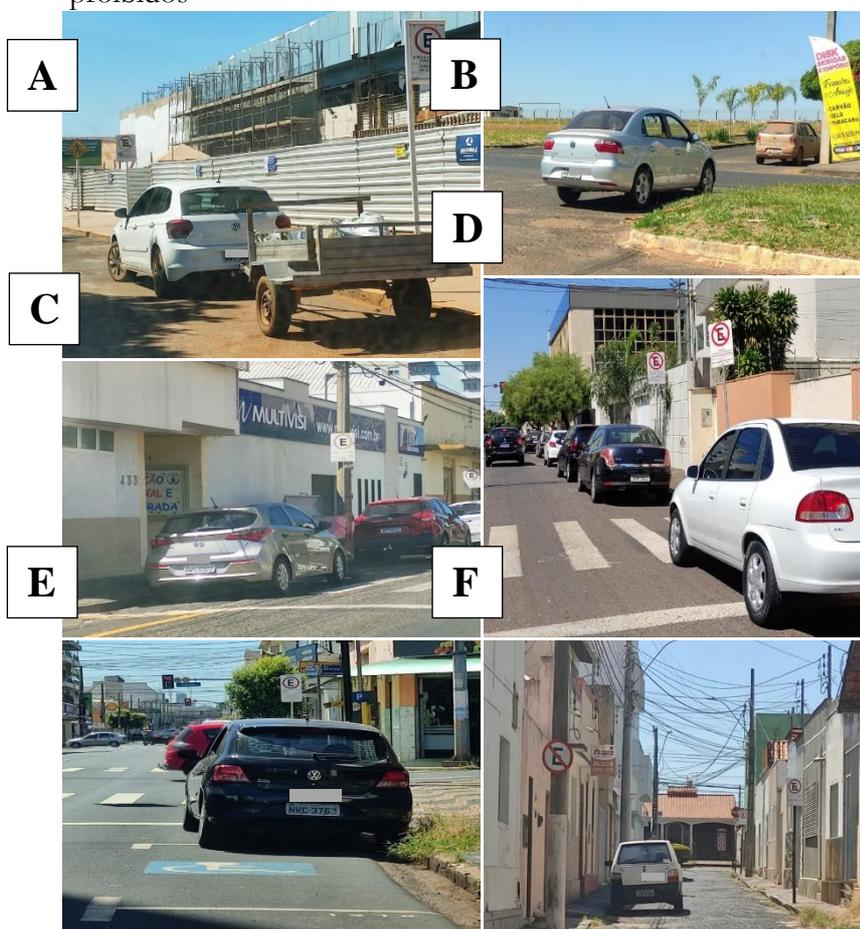
Em 2020, conduzimos nossa pesquisa e, lamentavelmente, constatamos inúmeras infrações de trânsito na cidade de Uberlândia. Essa repetição de desrespeito à legislação de trânsito revela que, apesar do rigor da lei, da penalização por meio de multas ou reboque dos veículos, o erro torna a acontecer. Conforme 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.

Estas comparações, comprovadas por fotos, após aproximadamente de 15 anos, revela que ainda temos muito o que aprender, a evoluir e a 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 2 mostram uma série de diferentes situações de estacionamento irregular nas ruas de Uberlândia.

Figura 2 - Registros por fotos que mostram veículos estacionados em locais proibidos



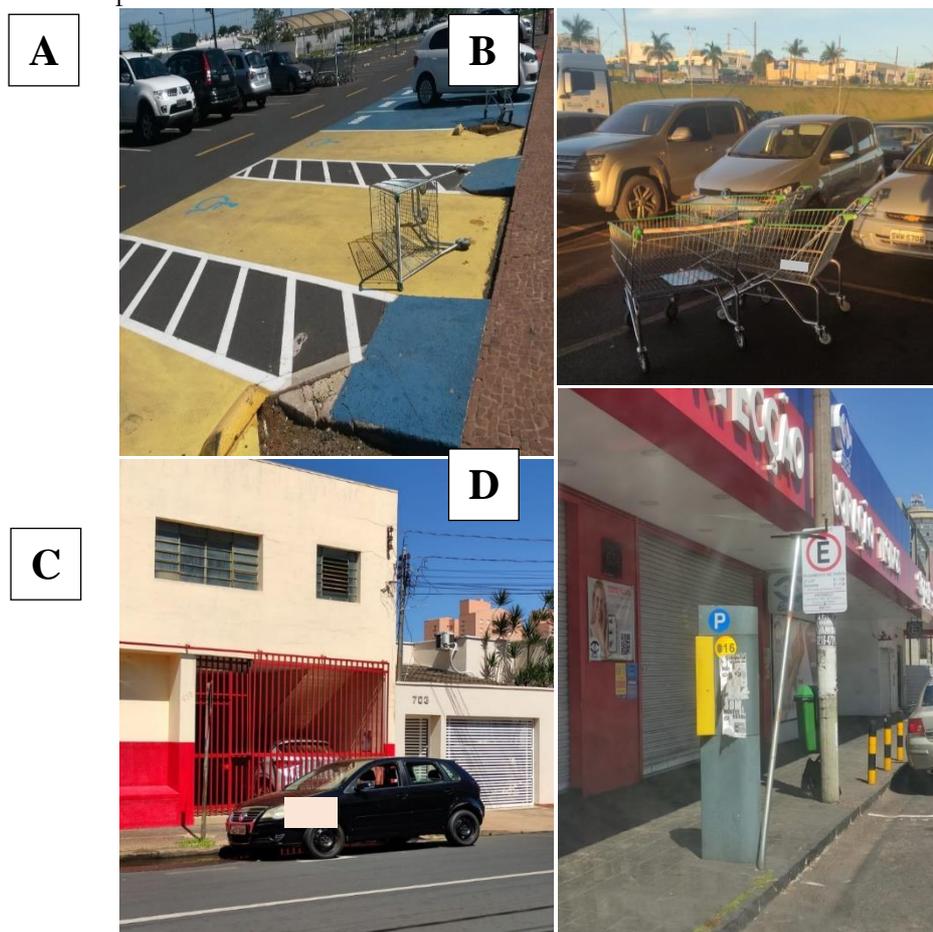
Fonte: Acervo da autora (2020).

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 de os carros estarem estacionados irregularmente, afrontam os direitos dos cidadãos diretamente ao obstruírem as faixas de pedestres e a E ocupa parte da vaga destinada para deficientes.

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

Figura 3 - Registros que mostram a falta de educação e cidadania no trânsito de pedestres e veículos automotores



Fonte: Acervo da autora (2020).

Na Figura 3, a foto A nos tira da zona de conforto, pois impacta a todas as pessoas que têm 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 e 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, devem ser resgatados pela escola, a qual deve assumir um papel de educar, não apenas para o trânsito, mas também para a cidadania, para a convivência social, para a solidariedade, visando a 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 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. São casos passíveis 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. Ela é 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, de cadeirantes e de outras pessoas com mobilidade reduzida, ou mesmo induzir ao risco pessoas que transitam em locais com intenso tráfego veicular. A Figura 4 mostra cenas cotidianas de infrações nas ruas da cidade, a obstrução das calçadas destinadas à mobilidade de pedestres.

Figura 4 - Registros que mostram o bloqueio ou obstrução de áreas de calçadas



Fonte: Acervo da autora (2020).

Todas as imagens da Figura 4 realçam bloqueios de calçadas, impedindo 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 5, que caracteriza o descaso com o sistema de sinalização da cidade.

Figura 5 - Registro que mostra a ilegibilidade de uma placa



Fonte: Acervo da autora (2020).

A imagem da Figura 5 representa uma outra categoria de problemas no trânsito, agora de competência do governo municipal. O Código de Trânsito Brasileiro 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. Nesse 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. 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 foram registradas neste texto. Existe legislação municipal, mas pelo que se observa a fiscalização não ocorre ou não se mostra eficiente.

Considerações finais

Os temas transversais, como norteia os PCNs, enxergam 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, de métodos, de técnicas e de vínculos pedagógicos amplos. Por meio do ensino e da aprendizagem, os alunos podem absorver efetivamente a aprendizagem, de tal forma que ela se clarifique no seu modo de fazer a leitura de mundo e desta leitura eles podem 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 afixada, mas qual a influência dela se o sujeito não refletir sobre ela efetivamente e ela não der sentido intrínseco aos atores? Procurou-se fazer da transversalidade ética, cidadania e assunto local um tema gerador de discussões, proporcionando espaço para se registrarem angústias, um lugar para os alunos se 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. Quantas pessoas não estão aqui para serem protagonistas de suas histórias, pois a morte por acidentes ceifou suas vidas precocemente. É importante então sair de cena como professor mediador e passar o bastão para os alunos como protagonistas ao mediar a aprendizagem com a realidade de cada um.

A função do professor não é 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 mestra e propulsora para colocar em prática toda teoria. Neste trabalho, levanta-se 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 implementada 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 possam educar e conscientizar a população a construir uma convivência mais humana e solidária, e vemos isto na educação escolar.

Não seria correto afirmar que o poder público de Uberlândia não esteja trabalhando para melhorar a situação insatisfatória da mobilidade urbana. A sinalização das vias públicas e das rodovias que passam pela cidade é satisfatória, a prefeitura instalou a Transitólândia em um amplo parque da cidade, o Parque do Sabiá, um miniroteiro 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 e do pomposo codinome de “cidade educadora”, 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

- ARAÚJO, Ulisses; PUIG, Josep Maria; ARANTES, Valéria Amorin. (org.). *Educação e valores: Pontos e contrapontos*. São Paulo: Summu, 2007.
- 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. 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. Acesso em: 20 abr. 2023.
- BRASIL. *Parâmetros Nacionais de Qualidade para a Educação Infantil*. Brasília: MEC/SEB, 2006.
- 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_ldbn1.pdf. Acesso em: 17 fev. 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.
- 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 abr. 2021.
- FREIRE, Paulo. *Pedagogia do Oprimido*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- FURTER, Pierre. *Educação e reflexão*. 3. ed., Tradução de T. A. Penn. Petrópolis/Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1970.
- HUTZ, Cláudio; 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.

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

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.

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.

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.

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.

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: <https://periodicos.unemat.br/index.php/rebs/article/view/9388/5388>. Acesso em: 20 abr. 2023.

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/TrabalhosCompleto/Trabalhos/PDF/72VivianeSimioni.pdf>. Acesso em: 02 de jun. 2021.

ONU *Declaração de Estocolmo sobre Segurança nas Estradas*. Estocolmo, 2020. <https://news.un.org/pt/story/2020/02/1704751>. Acesso em: 26/01/2023 15hs.

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.

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.

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.

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

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

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

WASELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da Violência 2012*. Os novos padrões da violência homicida no Brasil. São Paulo: Instituto Sangari; 2011. Disponível em: [http://sgcd.foa.unesp.br/include/arquivos/foa/pos/files/novos-padroes-de-viol\(1\).pdf](http://sgcd.foa.unesp.br/include/arquivos/foa/pos/files/novos-padroes-de-viol(1).pdf). Acesso em mar. 2021.