

UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI
Programa de Pós-Graduação *Latu Sensu* em Ensino de Geografia
Satira Campo Bigossi Denadai

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ATIVIDADES PEDAGÓGICAS:
TRANSVERSALIDADE NA ANÁLISE DA PAISAGEM GEOGRÁFICA PARA A
MOBILIDADE SEGURA DOS ALUNOS DO ENSINO FUNDAMENTAL.**

Vitória
2022

Satira Campo Bigossi Denadai

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ATIVIDADES PEDAGÓGICAS:
TRANSVERSALIDADE NA ANÁLISE DA PAISAGEM GEOGRÁFICA PARA A
MOBILIDADE SEGURA DOS ALUNOS DO ENSINO FUNDAMENTAL.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização Lato Sensu em Ensino de Geografia da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, como requisito para obtenção do título de Especialista.

Orientador: Dr. Davidson Afonso de Ramos
Coorientadora: Me. Mariana de Oliveira Freitas

Vitória

2022

Ficha Catalográfica – Sistema de Bibliotecas/UFVJM
Bibliotecário

D31a Denadai, Satira Campo Bigossi

A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ATIVIDADES PEDAGÓGICAS:
TRANSVERSALIDADE NA ANÁLISE DA PAISAGEM GEOGRÁFICA PARA A MOBILIDADE
SEGURA DOS ALUNOS DO ENSINO FUNDAMENTAL. [manuscrito] / Satira Campo
Bigossi Denadai. -- Diamantina, 2022. 42 p.

Orientador: Prof. Davidson Afonso de Ramos.

Coorientador: Prof. Mariana de Oliveira Freitas.

Monografia (Especialização em Ensino de Geografia) -- Universidade
Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, Curso de Especialização
em Ensino de Geografia, Diamantina, 2022.

1. Educação para o Trânsito. 2. Ensino de Geografia. 3.
Transversalidade. 4. Paisagem. 5. Políticas Públicas. I. . II.
Freitas, Mariana de Oliveira. II. Universidade Federal dos Vales do
Jequitinhonha e Mucuri. III. Título.

Satira Campo Bigossi Denadai

A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ATIVIDADES PEDAGÓGICAS: TRANSVERSALIDADE NA ANÁLISE DA PAISAGEM GEOGRÁFICA PARA A MOBILIDADE SEGURA DOS ALUNOS DO ENSINO FUNDAMENTAL.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização Lato Sensu em Ensino de Geografia da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, como requisito para obtenção do título de Especialista.

Orientador: Professor Doutor Davidson Afonso de Ramos

Data de aprovação

27/ 08/ 2022

Professora Dr^a Teresa Cristina de Souza Cardoso Vale
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Prof. Dr^o Geovane da Conceição Máximo
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Orientador Professor Dr. Davidson Afonso de Ramos
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Vitória

2022

AGRADECIMENTOS

Deixo aqui registrados alguns co-autores para que este trabalho fosse realizado.

As co-autorias são contributos dos mais variados aspectos, sejam eles, inspiração, motivação e até mesmo a crença em minha capacidade, quando eu mesma não percebia que podia.

De início, estendo minha gratidão à minha mãe, Marileti, pela inspiração e motivação e por, através de seu exemplo, me apresentar o ofício e a arte de lecionar.

Aos filhos Enya e Enry, ela minha revisora oficial e grande orgulho, por ser graduanda em Letras - Inglês, cursando a arte de lecionar com grande esmero. Ele, por proporcionar ensinamentos que apenas a Trissomia do par 21 pode revelar.

À comunidade da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, que nesses dois anos, além de acolher, promoveu com ensinamentos os quais, muitas vezes, foram mais intensos que os obtidos pela graduação. Em especial, à tutora Mariana de Oliveira Freitas, que me guiou, nunca permitindo que desistir fosse uma opção.

Ao meu companheiro e amigo Eloir Denadai que, em infinitos apoios me permitiu finalizar esta pesquisa.

Ao Doutor Davidson Afonso de Ramos, pela honra de ser sua orientanda e, por isso, ombrear o peso das políticas públicas nas aulas, na pesquisa e na vida.

“Ironicamente, a vida não me conduziu à condição de mera ‘operadora de máquinas’ (automobilista), mas vejam só, como professora, cursista e pesquisadora que sou, me vejo a conduzir mentes que, no futuro, hão de espacializar uma mobilidade justa e consciente.” (**SATIRA CAMPO BIGOSSI DENADAI**).

RESUMO

O trabalho aqui apresentado tem por finalidade ampliar as ações pedagógicas na promoção de políticas educativas acerca dos cuidados no trânsito, entre os estudantes do ensino fundamental. Isto, a partir do entendimento da paisagem geográfica como cenário perceptível aos estudantes na constituição da cultura da segurança viária. Para tanto, houve o levantamento autoral de obras sobre a historiografia do trânsito, além dos aportes legislativos acerca do tema, as transversalidades na educação, o ensino de Geografia e políticas públicas, todos, tecidos, no intuito de se associarem na hábil tarefa de revelar o ensino de Geografia como um instrumento educacional para a mobilidade segura. Assim, uma pesquisa bibliográfica a evidenciar variáveis da educação para o trânsito, do saber geográfico, e o ensino de Geografia, todos, no intuito de clarificar os contributos pedagógicos desses saberes a tecer junto aos educandos a cultura da segurança viária no decorrer das suas trajetórias cotidianas. Diante disso, como forma de potencialização do propósito da pesquisa, acresce-se ao trabalho um conjunto de ações educativas que suscitam “educar para a mobilidade segura”, sendo as unidades de ensino o lugar e o espaço que, habilidosamente, coadunam com a formação educativa sobre o trânsito. Isso significa dizer que, antes da formação nos Centros de Formação de Condutores, contribui-se para atitudes seguras e cidadãs, que refletem no contexto do trânsito e da mobilidade urbana, revelando diretamente o conhecimento que seus cidadãos têm ao lidar com a paisagem que o trânsito impõe no cotidiano. Ao priorizar esse espaço dialógico, a educação e, mais precisamente, o ensino de Geografia, habilidosamente, entrelaçam, de um lado, informação e conhecimento, do outro, espaço de circulação e mobilidade para, assim irem ao encontro de projetos e usos mais seguros das vias e da mobilidade consciente.

Palavras-chave: Educação para o Trânsito. Ensino de Geografia. Transversalidade. Políticas Públicas.

ABSTRACT

The work presented here has, as a finality, expands pedagogical actions in the promotion of educational policies about precautions of traffic and transit for elementary school students, understanding the geographical landscapes as a perceptible scenario for the students - to the constitution of culture and safe locomotion. For this purpose, there was bibliographical research about the historiography of transit and traffic, the legislative records of this subject, the transversalities in education, the Geography teaching, and public policies, all together, in order of associating them in the task of revealing the Geography teaching as an educational tool for safe mobility. Thus, bibliographic research compared ways of education for transit, perspectives of geographic knowledge, and Geography teaching, all of these topics meet in order to explain the pedagogical contributions. Therefore, a set of educational actions that seek “educate for safe mobility” is added as a manner of maximizing the purpose of this research. Additionally, schools are the space and place that, skillfully, connect with transit learning and teaching. This means even before students decide to go to driver training centers, schools must promote reflections about mobility, which will contribute to safe citizen attitudes, that reflect in the context that transit and safe mobility occur, directly revealing the knowledge citizens have when dealing with the landscape transit imposes in everyday life. By prioritizing this dialogical space, education and - most precisely - Geographic teaching, skillfully, intertwine, on the one hand, information and knowledge, and on the other, space of circulation and mobility. As a result, there will be a meeting of projects that seek safer uses of roads, promoting conscient mobility.

Key-words: transit education. Geography teaching. Transversality. Public policies.

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

APES - Arquivo Público do Espírito Santo

BNCC - Base Nacional Comum Curricular

CBT - Código Brasileiro de Trânsito

CFB - Constituição Federal Brasileira

CNT - Código Nacional de Trânsito

DATASUS - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

EMEF - Escola Municipal de Ensino Fundamental

LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

OMS - Organização Mundial da Saúde

OBSV - Observatório Brasileiro de Segurança Viária

ONU - Organização das Nações Unidas

ONG - Organização Não Governamental

OPAS - Organização Pan-Americana da Saúde

OSCIP - Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

PCNs - Parâmetros Curriculares Nacionais

PMV - Prefeitura Municipal de Vitória

SEME - Secretaria Municipal de Educação

SEMSU - Secretaria Municipal de Serviços Urbanos

SEMUS - Secretaria Municipal de Saúde

SUS - Sistema Único de Saúde

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
1.1. Trânsito: histórico, dinâmicas e leis	15
1.2. A historiografia do trânsito	15
1.3. Vítimas e lesionados	19
1.4. Legislação	22
2. PAISAGEM, ESPACIALIDADE E TRANSVERSALIDADE: O ENSINO DE GEOGRAFIA NO TRÂNSITO	24
2.1. O ensino de geografia	28
3. UMA PROPOSTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	30
4. METODOLOGIA	33
5. RESULTADOS ESPERADOS	35
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	39

1. INTRODUÇÃO

O trajeto casa/escola, além de ser uma mobilidade do cotidiano escolar dos estudantes, é, também, uma das atividades mais comuns nas lições de Geografia. Tem em si, mais do que uma narrativa afetiva. Há, contida nesse trajeto, uma descrição da mobilidade viária dos alunos, quando, na observação da paisagem, nota-se interação dos indivíduos que transitam na via, ora ocupando, ora agindo e também negociando travessias, sejam elas na condição de pedestres, ciclistas ou condutores. Nessa interação, as relações entre a paisagem, os pedestres, os conduzidos e os condutores constituem-se, revelando a valorosa ligação entre a educação e o ensino de Geografia, na promoção de um trânsito seguro.

Diante desse cenário, e a partir dele, se faz um recorte sobre os dados alarmantes no número de vítimas de acidentes de trânsito. Há de se ressaltar os dados estatísticos da Organização Mundial da Saúde (OMS), que afirma: “[...] mais de 500 crianças e jovens menores de 18 anos de idade são mortas nas ruas e vias no mundo por dia, e milhares outras são feridas” (OMS, 2018, p. 45). Assim, torna-se imprescindível a educação para e no trânsito como ferramenta pedagógica, no uso transversal da análise da paisagem, para o bom uso viário no trajeto casa/escola.

Somente quando as políticas públicas investidas na educação para o trânsito alcançarem as dimensões propostas pelo Código Brasileiro de Trânsito, em todas as suas nuances, é que as boas práticas em segurança viária e mobilidade cidadã se tornarão temas centrais nas formações de multiplicadores e professores.

Considerando-se os principais elementos do cenário até aqui apresentado, estabelece-se como questão central de investigação do presente trabalho: quais os principais contributos da educação para o trânsito, por meio da análise geográfica, para uma mobilidade segura dos alunos do Ensino Fundamental?

De acordo com a delimitação aqui apresentada, a de se considerar que “a pesquisa portanto, é um procedimento formal, com método de pensamento reflexivo, que requer um tratamento científico e se constitui no caminho para conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais” (LAKATOS E MARCONI, 2012, p.155). Nesse sentido, por extensão, o presente trabalho clarifica e retrata o cotidiano da mobilidade urbana, para com isso identificar contribuições que o ensino de Geografia pode não somente ajudar a entender, mas também refletir sobre, bem como promover a visão zero de acidentalidades no trânsito.

Com efeito, acresce sistematizar um conjunto de ações pedagógicas, na forma de plano de ação, que aplicada no âmbito escolar, leciona, conhecimentos e práticas, ambas, a conduzir o senso comum, os conhecimentos sistematizados (legislação, sinalização teorias) e opiniões, isso, no intuito, de ampliar o espaço dialógico e discursivo sobre a educação para o trânsito, e assim, resultar paisagens, que ao serem percorridas, se revelem seguras a partir das escolhas no tráfego dos estudantes.

Com efeito, definem-se, como objetivo geral da pesquisa, evidenciar as relações da educação para o trânsito com as atividades pedagógicas, sendo o ensino da Geografia uma possibilidade pedagógica de ações para uma mobilidade segura dos alunos no ensino fundamental.

A fim de desdobrar o objetivo maior citado acima, detalhando em pormenores os temas que se relacionam com a temática pesquisada, os objetivos específicos são a essência deste estudo. Sendo assim, apresenta-se, a seguir, as intenções vinculadas à educação viária e ao ensino de Geografia são elas:

- a) Conceituar as principais características do fenômeno trânsito, dando ao espaço de convivência da mobilidade um amplo significado;
- b) Compor os principais indícios da historiografia do trânsito, a fim de entender a trajetória e as relações que o ser humano com esse fenômeno em diferentes escalas de tempo;
- c) Demonstrar a crescente de gastos empreendidos com os sinistros nas vias, bem como o aspecto multidisciplinar na assistência a vítimas e lesionados, causado pela acidentalidade no trânsito;
- d) Sumarizar os aportes legislativos que regem, na atualidade e no passado, a mobilidade veicular, bem como perceber a evolução dos ordenamentos, a partir do entendimento que o fenômeno trânsito foi imprimindo nas vias;
- e) Relacionar a importância do ensino de Geografia, através do conceito de paisagem geográfica, segundo o conceito de Milton Santos, para a análise da mobilidade segura dos estudantes do ensino fundamental;
- f) Tecer os saberes da paisagem, espacialidade e transversalidade que contribuam junto ao ensino de Geografia e da educação para o trânsito com vistas a empreender processos educativos nos quais os estudantes reflitam, dialoguem, proponham meios de entender o trânsito, antes mesmo da formação de condutores;

- g) Indicar as principais bases teóricas do ensino de Geografia, na rede municipal de Vitória, relacionando-as aos preceitos da educação para a cultura do trânsito seguro;
- h) Elencar os principais conceitos das políticas públicas para a educação no trânsito, relacionando com as demandas de Vitória, no Espírito Santo;
- i) Esquematizar a aplicabilidade, por meio de um plano de ação, como estratégia que permita tecer ações educativas ordenadas, no âmbito escolar, que oportunize a análise racional que a paisagem geográfica apresenta, bem como ações corretivas a serem vivenciadas pelos estudantes, ambas a partir do espaço discursivo que se pretende constituir.

Dito isso, destinam-se, para este estudo, os aportes teóricos pesquisados em tramas que permitiram elaborar a estrutura da pesquisa, revelando o caráter multidisciplinar que o trânsito seguro exige. Para acesso, coleta e tratamento de dados, optou-se pela pesquisa descritiva com abordagem qualitativa, em uma revisão bibliográfica e documental que evidencie um aprofundamento maior sobre a temática pesquisada. Para isso, relacionar autores como Coelho (2020), Santos (2009), Franz e Seberino (2012), Freire (2000), Honorato (2004) e Rozestraten (1981) como aportes teóricos da temática histórica e educacional sobre o trânsito, tecendo, aí, o contexto onde os sistemas de trânsito inseguros e individualistas se constituíram.

Os fundamentos legais sobre o trânsito foram alicerçados à luz da Constituição Federal Brasileira de 1988 e do Código Brasileiro de Trânsito (1997). Os Parâmetros Curriculares Nacionais (1988) e o contexto da Educação para o trânsito no município de Vitória foram relacionados para compor a pesquisa de transversalidade, demonstrando, portanto, as iniciativas de implementação de ações educativas junto aos munícipes e migrantes pendulares. Ademais, se expôs Santos (1997), Callai (2013) e as Diretrizes Curriculares do município de Vitória, quando o assunto descrito versou sobre ensino de Geografia, tecendo aspectos de compreensão da paisagem como instrumento de mobilidade segura para os educandos do ensino fundamental. Por sua vez, quando o tema pesquisado esteve sob a alçada das políticas públicas, as palavras de Jenkins (1978), Howlett (2013), Rua (2000), Souza (2010), Lúcia (2014), Honorato (2004) e Norberto Bobbio (2004) revelaram conceitos e classificações relacionadas ao estudo das demandas sociais, aplicadas ao contexto da municipalidade que a pesquisa clarificou em alguns panoramas. Assim, ao

articular os saberes citados anteriormente tem-se, portanto, a estrutura do trabalho que se pesquisou, sobre o qual refletiu e que, por fim, se considerou.

A educação para o trânsito constitui-se uma prática no enfrentamento das mortes acidentais de crianças e adolescentes. Quando o espaço de circulação de pedestres e condutores traz consigo marcas de letalidades a serem superadas, a conquista do direito ao trânsito seguro se torna responsabilidade de todos. Com efeito, a ONU decretou o período de 2021 a 2030, como a “segunda década de ação para a segurança viária no compromisso de reduzir em 50% as mortes e feridos no trânsito”.(BASTOS, 2020 p.07)

Dito isso, a Geografia, ao estudar o espaço habitado, traz um recorte a interessar o debate, quando, na paisagem, há elementos do trânsito a serem observados, com reflexão e argumento, seja na família, na escola ou na comunidade.

Assim, é perceptível que a implementação de políticas públicas para a educação no trânsito é necessária, a fim de estruturar ações que ajudem a superar os números de acidentes nas vias de circulação.

Para alcançar seu objetivo central, a pesquisa organiza-se em quatro capítulos: de início, temos a relação da mobilidade dos estudantes, do ensino de Geografia e a acidentalidade no trânsito; seguir-se-á para o capítulo 2, a conter a historiografia do trânsito, o número de vítimas e lesionados, bem como a legislação vigente; o capítulo seguinte, ou seja, capítulo 3, trata da dimensão educativa relacionada ao trânsito, com o ensino de Geografia, a transversalidade e a educação para o trânsito foram relacionadas, no intuito de constituir um entendimento de ações de prevenção sobre a cultura da segurança viária muito antes das teorias repassadas nos Centros de Formação de Condutores. Finaliza-se com o capítulo 4, que leciona sobre a demanda social, redução no número de vitimados e lesionados pelo trânsito, ou seja, as políticas públicas de educação para o trânsito, com destaque para Vitória no Espírito Santo, local onde o estudo foi observado e concebido.

1.1. Trânsito: histórico, dinâmicas e leis

De início, vale tecer informações sobre esse fenômeno, que empreende o movimento de ir e vir de objetos, animais e pessoas. Na referência do verbete trânsito,

encontrado no dicionário Aurélio, temos “a ação de transitar, fazer algum caminho, deslocar-se de um lado para outro, ou ainda, marcha, trajeto, circulação”(Aurélio, 2010 p.751), que figuram como a descrição do ato de transitar.

Na mesma direção, vale destaque para a lei magna que garante o direito de circulação no território nacional, quando, em seu artigo 5º, § XV, estabelece “a liberdade de locomoção em território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer, ou dele sair com seus bens” (BRASIL, 1988, NP).

Já o Código Brasileiro de Trânsito que em seu art 1º, § 1º (CBT, 2009, p.21), considera trânsito “a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

A tríade de informações descritas acima “sinaliza”, dá indícios, de que as ações que consistem em transitar, caminhar, circular tem significado, garantias e ordenamentos, que figuram no espaço geográfico, onde o trânsito age na busca de uma mobilidade dos indivíduos que nele circulam. Desse modo, conhecer a historiografia do trânsito auxilia a entender como em tempos antigos o ser humano empreendia conhecimentos e soluções para se deslocar nas paisagens e lugares onde vivia.

1.2. A historiografia do trânsito

Do mesmo modo que interessa conceituar, garantir e legislar sobre o tema trânsito, também importa, por extensão, como o ser humano fez história ao longo da sua existência. Especificamente, descrever a habilidade de nossa espécie em se deslocar pelo espaço terrestre, tendo seus estilos de vida como características marcantes e indicativas de maior ou menor mobilidade nas paisagens e lugares em que viviam.

As primeiras investidas do ser humano, na aventura de avistar além do horizonte, são peripécias do *Homus erectus* cuja condição de espécie permitiu, há cerca de um milhares de anos, firmar os pés e esticar a cabeça, se deparando com a relva das Savanas africanas. Essa nova aptidão deu ao nosso ancestral a possibilidade de observar além do horizonte, e mais, aventurar-se a descobrir o que o aguardava além das montanhas (PINSKY, 2015 p.23).

Nota-se aqui a espécie humana ampliando seu entendimento de espaço vivido tendo, como forma de fazê-lo, a exploração, por meio do caminhar, andar, ou seja, transitar pelo espaço a ser descoberto e explorado. Nesse sentido, “o meio de locomoção mais antigo e rudimentar é o próprio ato de caminhar” (PERKONS, 2022).

Toda essa ação perigosa de ousar perambular por lugares desconhecidos é percebida no estilo de vida nômade, de 1 mil e 10 mil anos atrás, quando grupos humanos caçavam e coletavam em seu habitat. Importa dizer, quanto à essa organização desses grupos, que a mobilidade, a captação de alimentos e a sazonalidade, juntas, decidiam a trajetória de nossos ancestrais. Ademais, locomoviam-se em busca da subsistência, tendo em vista os períodos de chuvas/secas que influenciavam os lugares, quantidade de alimentos e até mesmo troca de presentes e experiências que esses grupos humanos articulavam. Acresce-se ainda a habilidade dos homínídeos em acoessar e abater animais para alimentação. Tal desenvoltura, além de necessidade, planejamento e técnica, traz, por si só, a importância de uma boa estratégia de deslocamento para a arte de caçar. A partir do instante que os homínídeos se aventuraram em caminhar rumo a Europa ou mesmo a Ásia as atividades em estilo nômade tiveram sua predominância, digo, valorizou-se a coleta e caça mais organizada, planejada, em grupos maiores demandando sofisticação administrativa. (PINSKY, 2015 p. 33 - 34).

As culturas neolíticas (Pinsky, 2015 p. 54) já demonstravam, em suas organizações sociais, uma etapa que sucede ao nomadismo, na qual se verificou a diversificação da economia coletora para uma economia produtora. A condição de sedentário evidencia essa dinâmica, esse estilo de vida que levou o ser humano a produzir seu alimento e fixar seu abrigo.

Há 5 ou 6 mil anos, nas aldeias do neolítico no crescente fértil e sul do Egito, o crescente tráfego foi ocasionado pela circulação nas cidadelas, impulsionada por trabalhadores que abasteciam as localidades com matéria-prima nelas inexistente, transitando entre a região produtora e a localidade consumidora, bem como pela proteção de comboios por soldados; e, por fim, pelas produções das vilas, com escambo e comércio causando maior ir e vir de pessoas, animais e objetos, mesmo que ombrear e arrastar essas mercadorias fizesse parte da rotina desses deslocamentos (PINSKY, 2015 p. 62-63).

De lá para cá, mudanças significativas no espaço, na sociedade e nas técnicas trouxeram novos objetos, elementos e atores para o cenário a ser descrito pela história do trânsito no mundo e no Brasil. Começamos pela evolução dos tipos de transporte (de bens, homens e bens e exclusivos de pessoas), seguimos com as melhorias de estradas (picadas, terra batida, estradas de pedras), para então lembrar que, no império romano, sinalizações, marcos quilométricos, indicadores de sentido e regulamentações do tráfego eram iniciativas para organizar o espaço de circulação nas cidadelas (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Nesse contexto histórico, Abiko e colaboradores (1995) mostram que gregos e romanos foram os precursores na estrutura e organização de um novo espaço de circulação, que se projetava na ampliação de seu império. Quanto aos romanos, constatou-se que eram peritos em construções de estradas, e que já havia nelas alguns elementos de sinalização do trânsito como os entendemos hoje. Quanto aos gregos, sua percepção do espaço foi fundamental para o entendimento de que os congestionamentos de suas ruelas e vias se deviam à forma como era feita essa mobilidade, e que de nada adiantaria modificar a construção da cidadela, pois o fluxo de pessoas e veículos tenderia a aumentar no decorrer do tempo.

Todo esse cenário recebe, em 1771, um veículo automotor, criado pelo francês Nicholas Cugnot, que provoca a primeira colisão que se tem relato. O ocorrido se dá junto a um muro, após uma conversão. Como o veículo estava sem freio a batida foi inevitável (FRANZ; SEBERINO 2012, p 13). Deslocamo-nos no tempo, para registrar as primeiras iniciativas legislativas sobre a espacialização do trânsito, quando, em 1836, na Inglaterra, leis de trânsito como a Bandeira Vermelha que limitava a 10k/h a velocidade, surgiram para regular o tráfego.

Já no Brasil, o cenário a ser descrito, nesta pesquisa, começa a se delinear com a chegada do primeiro veículo automotor, pertencente à José do Patrocínio, que circulou no Rio de Janeiro em 1897. A esse mesmo ano é atribuído o relato inicial de acidente de trânsito, com Olavo Bilac, que, quando conduzia o carro de José de Patrocínio se envolveu numa colisão ao manobrar em uma curva perdendo a direção e batendo em uma árvore (Honorato 2004).

Continuando a tecer a historiografia do trânsito no Brasil, vale o destaque para o período em que o Brasil foi governado por Juscelino Kubistchek (1956 - 1961), que segundo (PEREIRA 2013; P 39) implantou um conjunto de ações de cunho desenvolvimentista que consistiam em investir em áreas distintas, mas com o envolvimento de infraestrutura rodoviária e indústrias. Nesse sentido, percebe-se, o projeto desenvolvimentista “50 anos em 5” fomenta a instalação de indústrias automobilísticas (Ford, Volkswagen, Willys e General Motors), o que por consequência, levou a nação a priorizar o carro e o transporte rodoviário, incidindo no elevado custo da logísticas dos alimentos e bens, além de trazer o congestionamento para o cotidiano das cidades. Ressalta-se aqui “uma política de estado” que privilegia a mobilidade individual, em detrimento da coletiva, e a viária, em troca da

ferroviária, desprezando por completo a vocação natural, inerente ao território brasileiro, com seus rios navegáveis, linhas férreas e vasto litoral.

Assim, percebe-se que a cultura automobilística e rodoviária, ideário governamentista, entendeu que o acesso às montadoras de veículos automotores era bem vindo, bem como o investimento em obras públicas, que marcavam a paisagem com rodovias e impermeabilização do solo com asfalto. Nesse contexto, adquirir carros e elevar a ocupação do espaço das localidades foi-se naturalizando, sem a equidade necessária entre pedestres, carruagens e charretes. Constata-se, diante disso, um transporte inovador, um espaço e uma paisagem a ser entendida. Do mesmo modo, a partir das necessidades da sociedade e das mudanças que esse meio de transporte acarreta, se faz pertinente a compreensão dos elementos geográficos. Para tanto, temos o ordenamento, aplicado à circulação, nessa nova dinâmica, que se apresenta como indicativo de orientação e proteção aos pedestres, condutores e conduzidos.

De acordo com pesquisa feita no Arquivo Público do Espírito Santo (APES) e tendo por base (FREITAS, 2014 P. 66;67), vale um recorte temporal e local para destacar que em solo capixaba, o ítalo André Carloni, foi a personalidade que inovou ao trazer para Vitória, vindo do Rio de Janeiro, em 1912, o primeiro automóvel, mais precisamente, um Cadillac modelo 1906, para tanto, foi investido 3,5 contos de réis na aquisição do referido carro. T tamanha peripécia custou ao italiano o trabalho de traçar os caminhos por onde o cadillac iria trafegar, isto porque Vitória no início da década de 1900 tinha ares provincial e arcaica, ou seja, ruas que de longe estavam preparadas para serem percorridas pelo automóvel e por ser uma ilha os declives montanhosos faziam parte da paisagem da capital. Assim por intermédio deste italiano surgem as primeiras orientações de pavimentação de estradas para que os carros pudessem transitar.

Em contexto nacional, vale dizer que a crescente aquisição de veículos automotores leva o Poder Público e o Clube do Automóvel a tomarem iniciativas que vão ao encontro de um trânsito mais seguro. Para isso, têm início regras de circulação. Posteriormente, em 1903, criam-se as primeiras concessões das licenças para dirigir. Ademais, em 1906, o exame de habilitação de automotores tornou-se obrigatório (PONTES, 2009 *apud* OLIVEIRA 1986, p.29).

Posteriormente à crescente obtenção de automotores, destaca-se que, nos últimos 60 anos - 1940 a 2000 -, elevou-se a taxa de urbanização e com ela a concentração de

atividades e de irradiação de inovações inerentes ao desenvolvimento econômico e social do país. Mas não apenas a urbanização se destacou, a frota automotora cresceu no mesmo patamar. Assim, segundo a publicação, do Ministério das Cidades - Trânsito, questão de cidadania, “o Brasil contém uma frota aproximada de 36 milhões de veículos - 70% dos quais se concentram na região Sul e Sudeste do país”.(Brasil, 2004 p.13)

Diante dos dados estatísticos apresentados acima, há de se apurar as dinâmicas que impactam o sistema de trânsito, buscando a identificação dos problemas, mapeamento das causas e encontro de soluções.

1.3. Vítimas e lesionados

A partir dos dados estatísticos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sabe-se que 84,72% da população vive em áreas urbanas, algo em torno de 160 milhões de brasileiros que cotidianamente transitam, por essa “natureza manufaturada” de calçadas, ciclovias, ruas, avenidas, rodovias e vias expressas onde flui intensamente a circulação de mercadoria, pessoas e capital (Rolnik, 1988 p.1). Porém, importa frisar que, nesse mesmo circuito, somos fragmentos de um conjunto, parte de um coletivo. Então, ser urbano, é neste recorte espacial, é ser responsável por uma mobilidade cidadã. (Rolnik, 1988 p.7). Neste sentido, o Programa Urbanidade considera:

O trânsito é um espaço singular, onde precisamos conviver e agir com polidez e muito respeito. As necessidades de cada um são diferentes, assim como o tempo e os modais, mas todos precisamos compartilhar esse mesmo espaço com harmonia, segurança e principalmente paz”. (Observatório, 2016 P. 32).

No entanto, a lógica acima descrita dista, e muito, da realidade observada no cenário mundial, quiçá o nacional. Basta ter conhecimento da letalidade que envolve a acidentalidade no trânsito, resultante de dois fatos bem conhecidos pela Geografia: a expansão desordenada das cidades, seguida pela crescente aquisição de automóveis por trabalhadores que, diariamente buscam sua subsistência e tem o carro como coadjuvante nesse objetivo.

Desde que o primeiro automóvel chegou ao Brasil, pelas mãos de José do Patrocínio, em 1891, a frota de automotores do Brasil tem aumentado e, com eles, os números de acidentes no território nacional. Nesse sentido Coelho, constata que:

A frota de veículos no Brasil saltou de 30 milhões no ano de 2000 para o exorbitante número de 105.082.903 veículos em janeiro de 2020. Desta 54,04% são de veículos individuais; 22,01% são motocicletas e apenas 0,62% são ônibus” (COELHO, 2020 p.28).

De acordo com a Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, as lesões no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens adultos. Além disso, há muitos recursos aplicados na acidentalidade do trânsito. Nesse sentido, é importante ressaltar o relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2020) acerca de lesionados em acidentes de trânsito

A cada dia, segundo o relatório da OMS, 3.000 pessoas morrem no mundo em função de lesões causadas pelas acidentalidades do trânsito. Os países de baixa e média renda representam 85% destas mortes e 90% do total anual de anos de vida ajustados por incapacidade (AVAD), perdidos por causa dessas lesões.

Acresça-se a esses dados o alto custo investido pelo poder público na assistência às vítimas da acidentalidade, são recursos que impressionam porque, muitas vezes, ultrapassam os investimentos em outras áreas que muito carecem deles. A esse respeito, citamos novamente o relatório da OMS:

Estima-se que o custo econômico dos acidentes causados pelo trânsito seja de 1% do Produto Interno Bruto (PIB) nos países de renda baixa, 1,5% nos países de renda média, e 2% nos países de renda alta. O custo global, segundo a estimativa, é de 518 bilhões de dólares ao ano. Nos países de renda baixa e média o valor destes custos chega a 65 bilhões de dólares, mais do que estas nações recebem em assistência para o desenvolvimento(OMS, 2020 p.3).

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, em seu relatório sobre o Desempenho Brasileiro na Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011 - 2020), "as 32.655 mortes ocorridas em sinistros de trânsito em 2018 custaram aos cofres nacionais cerca de 59 bilhões de reais”(Observatório, 2020 P.59). Ademais, a Seguradora Líder - administradora do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) constatou que, no ano de 2020, foram pagas 310.710 mil indenizações pagas às vítimas de acidentalidade no trânsito no Brasil (Líder, 2020 P.4). São números e cifras que impressionam, por se tratar de vidas ceifadas e valores que são investidos sem retorno de garantias.

Dentre os vários aspectos abordados acima, é perceptível que os sinistros de trânsito envolvem mais do que perda material de uma máquina de locomoção, pois eles ceifam a vida de um ser humano, estudante, filha, mãe, provedora da casa, colaboradora que está contida numa rede complexa de sentimentos os quais envolvem a dor e o sofrimento, causados pela acidentalidade no trânsito. Por extensão, falta o apoio dos serviços às vítimas que carecem de assistência médica, hospitalar, social, psicológica, legal, financeira e tantas outras a compor a multiplicidade que os sinistros de trânsito desencadeiam.

A valorosa prevenção que a Educação para o trânsito, possibilita dá-se em ações educativas de reflexão junto aos estudantes, com temas para a cultura da segurança viária, enfocando a identificação de problemas e buscas de soluções na mobilidade do cotidiano escolar onde circulam os jovens. A partir dessas reflexões, os estudantes estruturam opiniões e atitudes, muito antes de ingressarem na formação obrigatória de condutores do CFCs. Obtém valores que, quando pensamos no coletivo amplia a escala de entendimento da mobilidade cidadã, levando, assim, a uma formação mais significativa sobre as relações dos condutores, pedestres, vias e leis.

1.4. **Legislação**

Em seus estudos, Raquel Rolnik (1988) destaca que morar nas cidades implica viver de forma coletiva. Mesmo que o cidadão esteja conduzindo um automóvel, bicicleta, skate ou motonetas, essa circulação, muitas vezes singular, faz parte de um todo que se conhece como trânsito. Sendo assim, as pessoas e os modais devem fluir de forma ordenada na circulação da urbanidade. É aí que as leis são contributos para ordenar o tráfego de pessoas, bens e animais.

As primícias legais, que ordenam o fluxo de automotores em território nacional, têm, em mais de seus 100 anos, sucessivos decretos e leis que, adequados ao contexto da época e demandas sociais e econômicas, levaram ao aprimoramento da legislação de trânsito. É por essas etapas que analisaremos a evolução do Código Brasileiro de Trânsito vigente.

Visto que os automóveis já eram uma realidade no Brasil desde 1891, o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil articulam regras de circulação para assegurar o ir e vir de pedestres e motoristas. Nesse contexto, em 1903, as primeiras permissões para conduzir são realidades nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Em 1906, para conduzir

um automotor, realizar o exame obrigatório se torna parte das regras de mobilidade que regulam a circulação urbana (HONORATO, 2004 P. 24).

Quase meio século após as primeiras regras na condução dos automotores, o carro tornou-se um bem em franca aquisição pela classe média brasileira, o que, por consequência, elevou e muito o número de carros, bem como a construção de estradas e avenidas.

Baseado em Honorato (2004), concebeu-se o Quadro 1 a seguir com as principais informações das legislações de trânsito de que se tem relato em território brasileiro.

Quadro 1 - Legislação de trânsito brasileira

Quadro 1 - Legislação de trânsito brasileira

	Legislação	Ano	Normatização
1.	8.324/1910	1910	Regulamenta o serviço subvencionado de transportes por automóveis.
2.	4.460/1922	1922	Referencia a construção de estradas, restringe a circulação de carros de boi, cuida da carga e largura máxima dos veículos.
3.	5.141/1927	1927	Cria o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de rodagem federais
4.	18.323/1928	1928	Aprovou a circulação internacional de automóveis no território brasileiro, trazendo inovações referentes à sinalização, à segurança do trânsito e à forma de atuação da polícia na estrada.
5.	10.038/1929	1929	Promulga a convenção internacional da circulação de automóveis, firmada em 24 de abril de 1926 em Paris
6.	2.994/1941	1941	Primeiro Código Nacional de Trânsito, disciplina a circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública, em qualquer ponto do território nacional. Vigorou por 8 meses, sendo revogado em substituição à nova resolução

7.	3.651/1941	1941	Cria-se o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito - subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT(Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados. Essa legislação vigorou por mais de 20 anos.
8.	5.108/1966	1966	Promulga o Segundo Código Nacional de Trânsito, composto por 131 artigos. Vigorou por 31 anos
9.	9.503/1997	1997	Atual CTB, com características inovadoras composta por leis, decretos e resoluções

Fonte: Honorato, 2004.

De acordo com o quadro acima, nota-se que, em mais de meio século de iniciativas a conceber, entender e legislar sobre o fenômeno trânsito, empreenderam-se ordenamentos à mobilidade urbana, desde a lei nº8.324 de 1910 até o atual Código Nacional de Trânsito (lei 9503/1997). Percebe-se um maior entendimento do fenômeno trânsito e, por consequência, do espaço a que se circunscreve e para quais atores é legislado. Se no passado os princípios da via tinham como foco os carros, hoje, os horizontes são amplos, já que o CBT prima pela cidadania dos elementos humanos que transitam nas vias públicas.

Adicionalmente, os ordenamento se mostram em evolução quando tipifica as penalidades aplicadas ao condutor quando este transita na via alcoolizado, drogado ou excedendo a velocidade, assim, ao enquadrar nos tipos citados, exames toxicológicos são presentes, ampliando as sanções que incluem pontuar na Carteira de habilitação limitando a validade da mesma, podendo levar o motorista aos bancos das auto escolas para reciclar os conhecimentos.

Nota-se também, como aditivo à nova realidade do trânsito, a necessidade de cadeiras próprias para conduzir menores nos veículos automotores, bem como, a idade mínima para a presença no banco dianteiro dos automotores e do uso da garupa em motos e motonetas, exemplos que figuram nas lista de regulamentações para a mobilidade urbana de crianças, e que integram nas inovações do Código Brasileiro de Trânsito.

Nesse sentido, é perceptível que ao longo da estada do automóvel no meio urbano, as leis e entendimentos sobre o fenômeno trânsito que alicerçado na tríade Engenharia, Fiscalização e Educação tem alcançado resultados positivos, mas que não alcançaram a redução de acidentalidades no trânsito, nesse sentido, a ação formativa pretende salvar vidas por meio da promoção de um trânsito seguro.

2. PAISAGEM, ESPACIALIDADE E TRANSVERSALIDADE: O ENSINO DE GEOGRAFIA NO TRÂNSITO

É perceptível que no fenômeno trânsito, há vários elementos estruturais e humanos que se constituem na paisagem, no direito de ir e vir do cidadão em condições seguras. Nas sessões que antecederam a esta, destacaram-se as principais estruturas da mobilidade urbana, que compõem a realidade dos grandes centros urbanos. Com efeito, vale ressaltar os aportes legislativos, que, desde 1906, ordenam a capacitação de um dos elementos humanos que trafegam pelas vias, os pedestres. Isso significa dizer que, há mais de um século, pedestres que pretendem conduzir um automotor pelas ruas, avenidas e estradas, precisam se submeter à capacitação que os habilite teoricamente, e na prática, à ação de conduzir um carro em vias públicas. Nessa perspectiva, emerge a importância de conceber, também, locais, lugares, espaços que despertam ações educativas junto aos jovens pedestres, ou seja, os estudantes. Espera-se que onde as boas práticas de conversas, discussões, diálogos e ações atreladas a projetos de uso mais seguro de vias e veículos sejam mais que uma teoria. Tornem-se, assim, uma prática significativa para a mobilidade cidadã, muito antes das “aulas teóricas e práticas” dos Centros de Formação de Condutores, os CFCs. Partindo dessa análise, propõe-se, nas próximas seções, tecer pormenores, ou seja, entrelaçar diálogos, a fim de que as paisagens e espacialidades junto à transversalidade utilizem o ensino de Geografia como entendimento para uma cultura da segurança viária.

De início, configura-se o espaço como “[...] resultado da ação dos homens, sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos artificiais e naturais”. Santos (1997, p.25) coaduna com os escritos da portaria 147/2009 do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), quando evidencia, na espacialidade, os feitos da mobilidade inerentes ao grupo humano que ali atua, revelando, então, a interação dos elementos humanos, naturais e artificiais. Assim:

[...] a Geografia tem grande compatibilidade com o tema trânsito, pois por meio do estudo do espaço geográfico e de suas paisagens, torna-se possível analisar o fenômeno da urbanização e, conseqüentemente, a problemática que envolve o trânsito, por exemplo. Além disso, o trânsito está estreitamente relacionado ao espaço da produção industrial (bens de produção e bens de consumo), importante aspecto a ser estudado. Por isso, o tema trânsito pode ser inserido a partir de análise de textos, imagens, filmes e outros recursos educativos que promovam a descrição (verbal e escrita) de diferentes lugares, com diferentes paisagens; a pesquisa sobre

migrações internas e sua relação com o trânsito; as relações sociais que se estabelecem no espaço público de diferentes lugares. (Denatran, 2009).

É justamente aí que a paisagem torna-se uma aliada, por meio da Aula em Campo, que Thralls (1967) leciona, ao propor a leitura da paisagem local como vivência e, por meio da observação, visualizar os aspectos que são perceptíveis nos sistemas de trânsito. Isso significa dizer que, quando o educando, em sua mobilidade ativa, se depara com travessias, trajetos, acidentes, congestionamentos e modais, tem diante de si: atitudes, decisões e protagonismos que, vinculados à percepção da paisagem, revelam os processos educativos a que esses sujeitos são submetidos ao longo da sua vida acadêmica. Nesse sentido, o ensino de Geografia, por meio da análise da categoria paisagem, contribui para a autonomia dos estudantes em sua mobilidade ativa.

A compreensão da espacialidade cotidiana do aluno, exemplificada numa tarefa rotineira de descrever o trajeto casa/escola, revela uma narrativa das paisagens por onde transitam, que contém elementos ou signos do trânsito (sinalização vertical, horizontal, frenagem, silvo e sinal sonoro), como marcas constitutivas da paisagem e que são fundamentais para a compreensão da espacialidade quando o assunto diz respeito ao direito de ir e vir em segurança. Assim, convém dar sentido à paisagem como elemento da mobilidade segura, parafraseando as ideias de Santos (1997 p. 21), ao lecionar que “tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas por volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc”. Nesse sentido, a geografia intersecciona com a Educação no trânsito na leitura/compreensão da paisagem nas vias urbanas.

Em *Metamorfoses do Espaço Habitado* (1997), Milton Santos trata as categorias geográficas com um viés técnico, que mesmo já clarificado pela ciência geográfica, reforça as alterações desses conceitos, no contexto de mutação do espaço globalizado. Assim, Santos denota em algumas de suas obras o olhar para esse fragmento cristalizado do espaço geográfico, quando em sua juventude chama-lhe a atenção, o movimento, esses das populações que migravam de locais, aqui, presenciados pelo autor na mocidade. Desse modo o autor em questão observa, reflete, pesquisa e analisa o espaço, a região e a paisagem além do olhar específico da Geografia, acrescendo nas análises abordagens filosóficas e históricas que combinam com a proposta interdisciplinar da pesquisa aqui descrita.

Partindo dessa concepção, objetiva-se relacionar o conceito acima citado, com o observado pelos educandos no trajeto casa/escola. Nesse cenário, a paisagem, segundo a

segurança viária, compõe-se de elementos utilizados na educação para o trânsito, tais como: agentes, sinalização horizontal e vertical, sinais sonoros e poluição. Nesse sentido, propõe-se a ideia do estudo da paisagem como instrumento pedagógico, a auxiliar a segurança viária dos educandos no contorno da unidade escolar.

Concomitantemente à análise da paisagem proposta acima, é preciso dizer que são de muito valor às estratégias ativas para aprofundar assuntos da temática. Por isso, importa trazer o cotidiano da mobilidade ao centro das decisões, opiniões e reivindicações que levam os alunos a outro estágio de participação na construção de uma mobilidade segura. Isso promove o ser humano para além do lugar de pedestre, condutor e conduzido, passando a ser sujeito que opina sobre a constituição da paisagem a partir da mobilidade segura.

Importa, nesse sentido, "o planejamento de ações educativas, articulando as metas aos objetivos, [...] os conteúdos e estratégias, considerando o contexto comunitário e escolar, as condições e o ambiente escolar, os sujeitos envolvidos, a qualidade e habilidade e experiência dos educadores[...]" (Silva & Zenaide, 2008, p.101). Assim, é importante documentar a partir do plano de ação práticas sistematizadas que incidam diretamente na conscientização para uma mobilidade segura e cidadã. Nesse sentido registra-se que, segundo a OPAS (2012 p.37-38),

Educação e informação ao público podem, com certeza, trazer melhorias no conhecimento sobre regras do trânsito e em seu cumprimento. [...]. É possível, também, criar um clima de interesse pela segurança no trânsito e aumentar a aceitação pública em relação à intervenção eficaz.

E é aí que o processo educativo sobre as boas condutas de mobilidade se destaca, haja vista que as sinalizações verticais e horizontais estão presentes na paisagem onde a escola está inserida. Com efeito, o propósito de elucidar o entendimento da paisagem em que a mobilidade atua leva a percepção dos educandos sobre como se relacionar no espaço de disputa e enfrentamento de vias e travessias, ambas no espaço onde o trânsito deixa suas marcas. Em outras palavras, vale acrescer a esse cenário que, muito além de ordenamentos a serem seguidos, há atitudes, comportamentos e escolhas com as quais se quer dialogar, ou refletir e entender, na promoção da segurança viária, a partir do protagonismo dos envolvidos, mesmo que estejam eles (estudantes), nesse momento na condição de pedestres. Diante disso, há de se considerar o conceito no relatório do Observatório Brasileiro de Segurança Viária no ano de 2016 que afirma com propriedade:

[...] o trânsito é um espaço singular, onde precisamos conviver e agir com polidez e muito respeito. As necessidades de cada um são diferentes, assim como o tempo e os modais, mas todos precisamos compartilhar esse mesmo espaço com harmonia, segurança e principalmente paz. (Observatório 2016).

As análises, especificadas em tópicos anteriores, vêm ao encontro das ações pedagógicas com que a transversalidade e o ensino de Geografia, juntos, podem, em diferentes escalas, auxiliar a educação para o trânsito, rumo ao seu propósito maior, de investir em abordagens educativas que acolham reflexões e protagonismo na constituição de uma mobilidade viária segura. Importa acrescer a influência de atitudes estratégicas das unidades de ensino, que planejem, executem, monitorem e avaliem os desafios levantados, a partir dos problemas inerentes à mobilidade viária que adentra ao espaço escolar. Importa estar-se a falar do plano de ação como instrumento de intencionalidade, que articula saberes sistematizados, práticas ativas e o senso comum dos educandos, todos a tecer um símbolo que se quer implementar e internalizar, estar a se falar da cultura da segurança viária.

Transitar por vias seguras, seja como pedestre ou condutor, apresenta um aspecto para além da engenharia do trânsito. Indica também atitudes para si, com o outro e com a via. Vale ressaltar, nesse sentido, quatro pilares evidenciados nos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs), (BRASIL 1998, p.17) e que justificam ações efetivas no âmbito escolar. São eles: aprender a conhecer, aprender a fazer, aprender a viver e aprender a ser. Tais ações, aplicadas ao espaço escolar, na condição de projetos e práticas educativas, investem na rotina escolar a integração e a interação que podem provocar um movimento de estudantes, a protagonizar a percepção sobre si, sobre o outro, sobre o grupo e sobre a paisagem onde acontece a mobilidade. Toda essa dinâmica pretendida no espaço escolar está contida nas proposições dos PCNs, a conduzir o trabalho do docente, levando em consideração: “os avanços das pesquisas em diferentes áreas do conhecimento e de estar atento às dinâmicas sociais e suas implicações no âmbito escolar” (BRASIL, 1998, p. 9).

Essas análises são baseadas nos Parâmetros Curriculares Nacionais, que, dispostos em áreas do conhecimento (Geografia, História, Ciências, etc.) e temas transversais (ética, saúde, meio ambiente, pluralidade cultural, trabalho e consumo), preveem adequações às peculiaridades de cada local (BRASIL, 1998). Trazendo destaque para os assuntos locais, Matheus Thebaldi (2019), no site da Prefeitura de Vitória, no artigo “Projeto Escola Segura no Trânsito da Vida multiplica bons hábitos nas vias”, noticia curso de formação de professores para atuar como multiplicadores de boas práticas nas vias. Diz o texto:

A violência envolvendo motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres está entre as grandes preocupações das administrações de regiões metropolitanas. Para ajudá-la, a Prefeitura de Vitória investe no projeto Vida no Trânsito, uma parceria com a Organização Mundial da Saúde (OMS) e com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS).

A iniciativa faz parte da programação da Década de ações para a Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU), que tem como objetivo, até 2020, diminuir acidentes nos 10 países que concentram metade das mortes no trânsito registradas em todo o mundo. O Brasil é o quinto no ranking, atrás da China, Índia, Rússia e Estados Unidos.

O projeto, que já funciona em Belo Horizonte (MG), Teresina (PI), Palmas (TO), Campo Grande (MS) e Curitiba (PR), foi lançado em Vitória em março de 2013 (PMV, 2019).

Acima, temos o contexto da capital que evidencia a relevância do tema, bem como as ações de enfrentamento em forma de rede de apoio; para então clarificar, ações educativas, como iniciativas que emergem das políticas públicas para a segurança. Segue o artigo, em outro recorte:

Pensando nisso, a Secretaria Municipal de Educação (Seme) desenvolve o projeto “Escola Segura no Trânsito da Vida”, que objetiva construir multiplicadores de comportamentos seguros no trânsito no território onde os alunos moram.

Sob a coordenação da Subcomissão de Educação para Trânsito, envolvendo as secretarias municipais de Educação (Seme), Transporte, Trânsito e Infraestrutura Urbana (Semsu) e Saúde (Semus), o projeto visa subsidiar a elaboração de projetos de intervenção a serem desenvolvidos na escola envolvendo a comunidade escolar.

Montamos um cronograma de atividades das escolas e ações da Guarda e da Setran para serem executadas nas unidades de ensino com estudantes e profissionais do trânsito. Ao final do processo, no nosso último e quarto encontro, fizemos um seminário de relatos de experiências das escolas, como impacto na comunidade e participação das famílias. (PMV, 2019)

É perceptível, na citação acima, a influência da transversalidade dos PCNs, a problemática dos vitimados, a rede de ações em diferentes capitais e as iniciativas, a partir das políticas públicas de aplicação da segurança viária dos educandos em seu contexto e território. Sem dúvida, há de se notar que estamos a falar de boas práticas a serem adquiridas, desenvolvidas e aperfeiçoadas.

Nesse sentido, é fundamental contar com planos de ação que são “instrumentos de trabalho dinâmicos com o intuito de propiciar ações a clarificar problemas, objetivos dentro de metas a serem alcançadas, com critérios de acompanhamento e avaliação do

trabalho”(Paraná, 2015 P.2) para documentar e teorizar sobre práticas docentes que intencionam a causa da segurança viária na mobilidade urbana.

2.1. O ensino de geografia

No ensino de Geografia, ministrado na rede municipal de Vitória, onde o trabalho foi concebido e observado, cabe uma inter-relação dinâmica entre docentes, estudantes e o seu cotidiano, tendo em vista ações educativas junto aos estudantes, nas relações que englobem sua realidade, em busca de uma cidadania ativa. Em outras palavras:

O seu ensino, por conseguinte, deve levar os estudantes a compreender melhor a realidade na qual estão inseridos, possibilitando que nela interfiram de maneira consciente e propositiva. (PMV, 2004, p. 238).

Assim, vale pensar uma *práxis* para a Geografia que vá ao encontro dos estudantes, e que envolva o saber do local, a fim de interpretar o mundo a partir de si, com o outro e todos com a escola e comunidade. Nessa linha, Callai (2013, p.17) clarifica:

O lugar onde vivem nossos alunos precisa ser compreendido para que se possa trabalhar na escola. Ensinar Geografia deve, então, para melhor cumprir o papel que lhe cabe, resultar na oferta de condições para que os alunos possam construir as ferramentas intelectuais para compreender a sua espacialidade. Isto é, compreender sua vida. Isso deve ser o ponto fundamental no ensino da escola básica.

Coaduna esse cenário sobre o ensino de Geografia, a percepção de uma educação para o trânsito que torne o estudante agente ativo no processo ensino-aprendizagem, o que é estabelecido por (Braga & Faria, 1999 p.105) “como sendo uma proposta de desenvolvimento do tema de forma abrangente (histórico, social, local, legal, comunitário), a favorecer a compreensão do aluno de sua realidade local e da relação desta com o conjunto da sociedade”. Assim, é perceptível o quanto o ensino de Geografia figura no rol de alguns dos contributos à temática da mobilidade urbana, quando são entendidas as relações do fenômeno trânsito, influenciando e agindo no espaço.

Diante do exposto, conclui-se que a Educação para o trânsito, nas atividades pedagógicas vai ao encontro das percepções dos educandos, quando ressaltam o valor do conhecimento sobre a questão, a fim de se deslocarem pelo espaço fazendo uso da leitura da paisagem codificada por elementos do trânsito usufruindo o direito de ir e vir. Deixar-se-ão para o próximo tópico entendimentos e relações que objetivem ações mobilizadoras de

esforços para o enfrentamento dos problemas de trânsito, rumo à segurança viária e à tão almejada visão zero no trânsito.

3. UMA PROPOSTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Tendo, ao longo deste ensaio científico, articulado temas como a historiografia do trânsito, os vitimados nas acidentalidades em vias, as leis, o ensino de Geografia, a transversalidade, finalmente chegamos ao tema que empreende ações a questões almejadas pela sociedade. Em outras palavras, temos, de um lado, relações gravíssimas envolvendo a acidentalidade no trânsito. De outro, fundamentos legais e projetos que empreendem esforços para sanar essa disfunção viária. Para isso, cabem às políticas públicas iniciativas e ações que busquem dar novos significados às práticas viárias. Isso se aplica quando Jenkins (1978 *apud* HOWLETT 2013) clarifica o conceito de políticas públicas como:

[...] Um conjunto de decisões inter-relacionadas, tomadas por um ator ou grupo de atores políticos, e que dizem respeito à seleção de objetivos e dos meios necessários para alcançá-los, dentro de uma situação específica em que o alvo dessas decisões estaria, em princípio, ao alcance desses atores.

Dessa forma, vale aprofundar e exemplificar o entendimento das políticas públicas que Rua (2000, p.1) leciona: “são decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores”. É aí que vale relacionar com o tema em estudo. Quando questões urgentes (número excessivo de vitimados no trânsito) surgem no cenário social, se fazem necessárias decisões e ações estrategicamente pensadas, articuladas e selecionadas(trinômio do trânsito: engenharia, esforço legal e educação) para implementar soluções que encarem o problema original e seus desdobramentos. Ainda nesse sentido vale destacar a percepção de (SOUZA, p. 48 - 49):

Quando se pauta o que ocorre no trânsito brasileiro, e, de certa forma, no mundo - com mais ou menos intensidade, constata-se que o fenômeno trânsito é por natureza multidisciplinar. Que a solução dos problemas advém da soma de soluções de diferentes áreas do conhecimento, ... sendo a educação uma delas.

Empreender soluções que enfrentam a violência nas vias, já é uma realidade a ser aperfeiçoada em território brasileiro, todas elas regulamentadas por aportes que abarcam

escalas variadas em território brasileiro, que conta com aportes os quais vão desde a Constituição Federal de 1988; a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), a Política Nacional de Trânsito (resolução 166/04 - revogada pela resolução 514/14); o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as Diretrizes Curriculares do Município de Vitória. Esses são alguns dos exemplos e figuram como "reguladoras por serem instrumentos que normatizam e regulam as políticas públicas por meio de legislação". (Lucia 2014, p.24)

Interessa perceber que, para a promoção do trânsito seguro, se fazem necessários conhecimentos das mais variadas áreas, tais como: legislação, educação, histórico e políticas públicas, todas encadeadas no encontro de vias seguras e coletivas. Vale aqui um recorte a destacar, o caso do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), pertencente ao terceiro setor, como uma Organização Não Governamental (ONG) que empreende ações e produtos (campanhas de conscientização, estudos, pesquisas análises e aplicativos de informação - SOMA), na busca pelas vidas que podem ser salvas através da cultura da segurança viária. Importa perceber a ação social valorosa do Maio Amarelo, concebida pelo ONSV em 2014 que mobiliza a sociedade civil para o enfrentamento das questões relativas ao trânsito. Temos aqui descrito o papel do ONSV como coadjuvante que entrega ao Estado e à sociedade produtos que incidem na causa da segurança viária e na ousada visão zero para a acidentalidade no trânsito.(Bastos 2020, p. 11). Nesse sentido, valem as palavras de (Honoratto, 2011) “a educação para o trânsito precisa se tornar cultura do brasileiro, ou seja, costume, crença e valor”.

Convém lembrar que, os aspectos que envolvem a cultura e a política para o trânsito perpassam pela busca de implementação eficaz e aplicabilidade garantida, ambos direitos que resultam em ações as quais resguardam a vida por meio da promoção de um trânsito seguro. Nesse sentido, aduz Bobbio (2004, p.17):

Com efeito, o problema que temos diante de nós não é filosófico, mas jurídico e, num sentido amplo, político. Não se trata de saber quais e quantos são esses direitos, qual é sua natureza e seu fundamento, se são direitos naturais ou históricos, absolutos ou relativos, mas sim qual é o modo mais seguro para garanti-los, para impedir que, apesar de solenes declarações, eles sejam continuamente violados. (BOBBIO, 2004 p. 17).

Nesse espaço de demandas e garantias, importa crescer a realidade, em políticas públicas, para educação no trânsito, na capital capixaba, Vitória. Sua condição insular de pouco mais de 93 km mostra-se um núcleo urbano de poucas dimensões se comparado às

capitais do sudeste. No entanto, a quantidade de veículos automotores a percorrer as vias da capital, revela a cultura moderna do capixaba. Apesar de ser uma capital que vem ampliando suas ciclovias, os coletivos e os automóveis são os modais da vez no cotidiano da capital.

Nesse cenário, é possível perceber movimentos integrados entre a Secretaria Municipal de Transporte, Trânsito e Infraestrutura e a Secretaria de Educação que, juntas, empreendem ações educativas nas diversas faixas etárias. Dito isto a PMV, 2014 versa: “O Programa Cidadania em Trânsito promove a responsabilidade e o compromisso social em relação ao trânsito. Trabalha com a diversidade cultural e social e prevê a formação de multiplicadores em várias esferas”.

Sendo o *site* da Prefeitura Municipal de Vitória o principal mecanismo de registro das Políticas de educação e segurança no trânsito, nota-se que as iniciativas com esses objetivos acontecem nos anos de 2014, 2019, 2020 e 2021. Vale dizer que os aportes legislativos sobre o tema, nos 3 níveis de ensino, sendo eles, a educação infantil, o ensino fundamental e o ensino superior tornam-se concretos em múltiplas ações desempenhadas em várias localidades do território capixaba. Importa clarificar, a relevância de locais, lugares, paisagens que promovam a recém-cultura do trânsito seguro. Esses “lugares” são os CMEIs, EMEFs, parques e Centros de Convivências. Percebe-se aqui os “Centros de Formação” para uma mobilidade segura, consciente e coletiva, dos pedestres.

Transpor as leis que lecionam sobre a educação para o trânsito em ações educativas revela um universo de ações pedagógicas que impressionam pelo alcance e criatividade. Em Vitória, trabalhar o trânsito, significa antes de tudo, adequar a metodologia e recursos das mais variadas abordagens, tais como: fantoches, música, histórias em quadrinhos, cenários nos bares noturnos, entrega de panfletos feitos por estudantes, passeatas e formação de professores. Esse universo é uma realidade e essas são algumas das atuações que a Prefeitura realiza junto aos seus munícipes e funcionários.

Portanto, há de se considerar que a segurança viária, direito de todo o cidadão, precisa ser legitimada, pois se trata de um tema de complexidade e multissetorial, em relação ao qual deve haver ações de ordem multidisciplinar. Tudo isso pode a princípio tornar o alcance das políticas públicas um pouco modesto. Mas a realidade letal que acomete nossos jovens nos levam a um único caminho, o da conquista de uma mobilidade segura e coletiva.

4. METODOLOGIA

A pesquisa tem como objetivo principal evidenciar as relações da educação para o trânsito com as atividades pedagógicas, sendo o ensino da Geografia uma possibilidade pedagógica de ações para uma mobilidade segura dos alunos no ensino fundamental. Para tal, pretende-se comparar variáveis da educação para o trânsito nas atividades pedagógicas com ênfase no saber geográfico a fim de apresentar um contexto de reflexão sobre a paisagem, no qual a mobilidade segura seja uma constante. Diante do exposto, o presente estudo consiste em pesquisa aplicada, de caráter descritivo, quando:

[...] tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, ainda, aquelas que visam descobrir existência de associações entre variáveis, e, (...) as que habitualmente realizam os pesquisadores sociais. (Gil 2002, p 42).

Assim, temos o levantamento autoral de obras sobre a historiografia do fenômeno trânsito, os aportes legislativos acerca do tema, as transversalidades na educação, o ensino de Geografia e políticas públicas, todos, tecidos, no intuito de associá-los na hábil tarefa de revelar o ensino de Geografia como um instrumento educacional para a mobilidade segura.

De acordo com Cervo, Bervian e Rocha (2007 p. 80), as fontes de origem do estudo aqui descrito são secundária, ou seja, o arcabouço teórico foi “colhido em relatórios, livros, revistas, jornais e outras fontes impressas, magnéticas ou eletrônicas”. Por exemplo, livros e o Google Acadêmico foram recursos para a coleta de dados que se relacionou.

Seguimos com uma abordagem qualitativa ao identificar nos temas trânsito, educação, transversalidade e políticas públicas a multidisciplinaridade que incide nos processos educativos, quando ao mesmo tempo são partes inerentes à temática para, em seguida tecer relações, ao abarcar o trânsito, o ensino e as políticas públicas, a fim de alcançar a redução de acidentalidades no cotidiano. Nesse sentido Minayo (2007 p.21-22) versa:

Ela trabalha com o universo dos significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Diante do exposto, é perceptível que os aportes teóricos pesquisados e encadeados permitiram elaborar a estrutura de pesquisa, que revela o caráter multidisciplinar que o trânsito seguro exige. Assim, por conseguinte, idealiza-se um conjunto de ações pedagógicas que sistematizada em plano de ação viabiliza a práxis no ambiente escolar,

garantindo aos estudantes conhecer, opinar, praticar e atuar na paisagem observando e negociando seu trânsito de forma segura e cidadã.

Nesse sentido, importa ressaltar que também multidisciplinares são os olhares que as unidades de ensino dispõem em ações educativas a serem desenvolvidas no âmbito escolar. Dessa forma, no tópico que segue há de se propor um conjunto de ações que oportunize um processo educativo, em Educação para o Trânsito por meio do Ensino de Geografia, que antecede a formação de condutores em seu habitual lugar de formação.

5. RESULTADOS ESPERADOS

Com o objetivo de sistematizar os contributos averiguados na intrínseca rede interdisciplinar que apoia a educação para o trânsito pode-se considerar que: verificou-se que a causa da segurança viária, se faz presente, na promoção à Segunda Década de ação para a segurança viária (2021 - 2030). De fato, propor ações pedagógicas no ambiente escolar possui várias dimensões, todas ao encontro da promoção para o trânsito seguro.

Iniciativas que concedem ações ativas e de protagonismo dos estudantes na compreensão desse trânsito, são processos educativos significativos. Para tal, as iniciativas do professor, ao coordenar ações ativas que podem revelar análise racional da paisagem e ações simuladoras, na busca para a cultura de segurança viária, são de grande valia e que influenciam na percepção do discente em sua mobilidade diária. Toda essa análise autoral e reflexiva provoca movimentos futuristas de implementação de práticas, a partir dos benefícios que a educação para o trânsito aliada à Geografia apresenta como indicativo de ação pós pesquisa.

Nesse cenário, adequar a análise das categorias geográficas, em especial a paisagem, por ser ela o fragmento relacionado aos elementos do trânsito (sinalização vertical e horizontal, sinal sonoro, poluição ambiental e sonora) não apenas como informação (regras de trânsito), mas para além, ou seja, na forma de subsídios, a promover nos educandos, envolvimento e engajamento na causa da segurança viária. Realizar essa relação da paisagem, por meio da leitura do discente, interfere diretamente nas atitudes e comportamentos de cidadania para a mobilidade que almejamos, bem distantes da realidade de acidentalidade do trânsito.

Diante do cenário que a presente pesquisa se propôs a contemplar, há de se ressaltar um conjunto de ações elaboradas, junto ao Projeto Político Pedagógico, a fim de

que a educação para o trânsito seja um contributo, junto à Geografia a garantir aos escolares a mobilidade cidadã almejada em sua formação discente. Para isso, importa como resultado, um plano de ação que implante, por meio de ações pedagógicas, a tessitura que o ensino de Geografia, a transversalidade e a educação para o trânsito propõem ao longo desse estudo. Assim, segue o Quadro 1, com a estrutura idealizada para a próxima etapa que esse estudo almeja conquistar.

Quadro 1 – Plano de ação para realização do projeto de educação para o trânsito.

PLANO DE AÇÃO
APLICABILIDADE: Escolas Municipais de Ensino Fundamental “Adão Benezath” e “Arthur da Costa e Silva”
Estudantes envolvidos: 6º, 8º e 9º anos do Ensino Fundamental
Componente curricular: Geografia
Assunto Proposto: “Escola Segura no Trânsito da Vida”
<p>HABILIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Propor, junto ao Pedagógico da unidade de ensino, a proposta pedagógica a ser inserida ao Projeto Político Pedagógico, que engloba a educação para o trânsito nas diretrizes das EMEFs de atuação; ● Defender, junto aos docentes da unidade de ensino a relevância na implementação das ações educativas interdisciplinares na busca da identidade e cultura segura, na mobilidade ativa dos estudantes da unidade de ensino; ● Sensibilizar, junto aos discentes, a importância da mobilidade segura, a partir da leitura crítica da paisagem no trajeto casa↔escola por meio de suas habilidades geográficas
<p>POR QUE FAZER?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Estimular, por meio de ações educativas ativas, escuta ativa, exposição, debates, diálogos e movimentos que promovam a cultura para a segurança viária dos alunos do ensino fundamental
<p>ONDE FAZER?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● A aplicabilidade das ações educativas que visam a empreender a educação para o trânsito tem como paisagem a região administrativa VI - Goiabeiras. Essa região possui paisagens com intensa sinalização e cortada a noroeste por uma avenida de intensa circulação, a Avenida Ferrari, sendo essa região em que se localizam as duas unidades de ensino onde se dará a implementação das ações pedagógicas.
<p>Quando fazer?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● No retorno das atividades pedagógicas pós recesso de julho. Esse período se justifica por já identificarmos, com maior propriedade, os alunos, bem como as

Quadro 1 – Plano de ação para realização do projeto de educação para o trânsito.

relações de ensino-aprendizagem
<p>Quem irá fazer?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● A implementação das ações educativas é do âmbito de atuação entre estudantes e educadores..
<p>Como será feito?</p> <p>A metodologia que melhor se adequa aos objetivos traçados pela pesquisa destaca o protagonismo do aluno ao:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Narrar no coletivo seu trajeto casa↔escola; ● Registrar, por meio da oralidade, as percepções do trânsito; ● Reconhecer sua condição de sujeito no espaço de mobilidade; ● Apresentar narrativas sobre histórias do trânsito vivenciadas no cotidiano; ● Organizar junto aos alunos e professores conhecimentos sobre a mobilidade ativa segura e cidadã; ● Construir ent ● re e com os estudantes, panfletos de boas práticas na mobilidade do trânsito; ● Aplicar junto dos discentes trabalho e aula em campo, com o intuito de planejar a análise, na contemplação das paisagem no entorno escolar; ● Construir junto aos estudantes a percepção da paisagem a partir dos elementos da sinalização viária, para que o aluno possa relacionar, para que as diferentes paisagens levem a atitudes que estão diretamente ligadas à mobilidade segura de pedestres, condutores e conduzidos. ● Empregar, em aula de campo, por meio de panfletos de autoria dos alunos as boas práticas no trânsito; ● Propor debates e diálogos com os estudantes sobre as condições da mobilidade que temos e a que podemos desenvolver a partir das práticas do cotidiano. ● Produzir coletivamente mapas afetivos dos territórios de circulação, com o intuito de clarificar, junto aos estudantes, os elementos e sentimentos que estão presentes no entorno da unidade de ensino e, assim, atuar na promoção da mobilidade segura de si e de toda a comunidade escolar.

Vale ressaltar duas dimensões que estão vinculadas. Uma delas é a percepção de formações que levem a um aprofundamento da temática. Isso foi demonstrado, na reflexão ao longo da pesquisa. Em outras palavras, a pesquisa, como meio de aprimoramento para educadores, é um espaço a ser conquistado. A outra ruma para resultados quantitativos como estudo de caso, ou seja, a aplicabilidade do que foi elaborado por meio autoral. Para tanto, propõe-se, em futura pesquisa, verificar resultados obtidos na aplicação de práticas ativas de diálogos e ações mão na massa na promoção da segurança viária. Como já argumentado, as iniciativas ativas juntos aos estudantes são contributos na formação de cadeirantes, pedestres, skatistas, ciclistas e demais cidadãos para a mobilidade ativa consciente e cidadã e que

antecede aos aportes teóricos das “autoescolas” as quais agregam a este espaço de aprendizado a análise racional que engloba o fenômeno trânsito.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer do desenvolvimento desta pesquisa, a busca por relações que ampliassem o espectro que o trânsito impõe no espaço geográfico foi incessante. Mais do que saber o que é o trânsito, a sua origem e legislação, este ensaio buscou empreender ações e contributos que em processos educacionais, possam evitar acidentes nas vias próximas às unidades de ensino.

Além disso, os vínculos evidenciados na educação para o trânsito, como processo educativo tendo a transversalidade no ensino de Geografia, mostram-se uma possibilidade de prática ativa, quando proporciona aos estudantes a compreensão de algumas categorias geográficas, como: a paisagem, o lugar e o espaço, repleto de símbolos e elementos invisíveis típicos do trânsito. Participar de discussões e opinar a partir do entendimento dessas categorias da Geografia aplicadas ao trânsito, aproxima a mobilidade segura do cotidiano escolar. Ao priorizar esse espaço dialógico, a educação e mais precisamente, o ensino de Geografia, habilidosamente, entrelaçam, de um lado, informação e conhecimento, do outro, espaço de circulação e mobilidade para, assim, ir ao encontro de projetos e usos mais seguros das vias e da mobilidade consciente.

Desse modo, políticas públicas para o trânsito, como ações de decisão a partir de demandas que importam, não de ser ajustadas e são espaços a serem conquistados.

Nesse caminho, este trabalho vislumbra a educação para o trânsito, em duas frentes de atuação, a primeira delas na formação de professores como é rotineiro a abordagem formativa, já a outra, passa um pouco pela experiência de pesquisadora e, nesse sentido, oportunizar aperfeiçoamentos aos educadores é um espaço a ser conquistado e ocupado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antonio Plácido de; BARREIROS, Mário António Ferreira. **Urbanismo: história e desenvolvimento**. São Paulo: EPUSP, 1995, p. 39-40.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Exposição e lançamento de livro em homenagem a André Carloni**. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/exposicao-e-lancamento-de-livro-homenageiam-andre-carloni-no-arquivo-publico>. Acesso em fevereiro de 2022.

BASTOS, Jorge Tiago. **Desempenho brasileiro na década de ação pela segurança no trânsito: análise, perspectiva e indicadores**. Brasília: Viva editora, 2020.

BRASIL, Constituição Federal. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. **Dispõe sobre o Código Brasileiro de Trânsito**. 1997.

BRASIL. Portaria 147/09. **Diretrizes nacionais da educação para o trânsito no ensino fundamental**. 2009.

BRASIL. Ministério das Cidades. Cadernos MCidades - Trânsito 7 **Trânsito, questão de cidadania**. p. 13, 2004.

BRASIL. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: Terceiro e Quarto ciclos do ensino fundamental: introdução aos parâmetros curriculares nacionais** - Brasília: MEC/SEF. 1998.

BRASIL. Instituto de Pesquisas Aplicadas. Ipea. ANPT. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**. Brasília, 2003.

BERVIAN, P. A.; CERVO, A. L.; SILVA, R. **Metodologia Científica**, 6ª edição. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**; tradução de Carlos Nelson Coutinho. Elsevier, 2004.

CALLAI, Helena Copetti. **A formação do profissional de geografia: o professor, coleção ciências sociais**, Editora Unijuí. Ijuí, RS, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Ana Fani Alessandri (org.). **A geografia na sala de aula**, 1999.

CARVALHO, L. O. R; DUARTE, F. R; MENEZES, A. H. N; SOUZA, T. E. S. **Metodologia Científica: teoria e aplicação na educação a distância**. Petrolina PE, 2019.

COELHO, Rogério. **Educação para o trânsito: uma tarefa para a escola**. Mestrado Profissional em Educação. Universidade de Uberaba. Uberlândia/MG, 2020.

DE SOUZA, Pollyanna Regina Batista *et al.* **O currículo da cidade e os modos de subjetivação de crianças em uma experiência de educação integral**. 2020.

DOS SANTOS, Juliano Viali. **Trânsito em condições seguras: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1o do Código de Trânsito Brasileiro**. EDIPUCRS, 2009.

FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. **Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes**. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 4, p. 95-107, 1999.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda, **Mini Aurélio: o dicionário da língua portuguesa**. 8 edição. Curitiba: Positivo, 2010.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A História do Trânsito e sua Evolução**. Joinville, SC, 2012.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Indignação: cartas pedagógicas e outros escritos**. UNESP. São Paulo, 2000.

FREITAS, Bartolomeu Boeno. **André Carloni**; coordenação Antonio de Pádua Gurgel. - Vitória, ES; Pro Texto Comunicação e Cultura, 2013 - (Coleção Grandes Nomes do Espírito Santo) pg 66-69

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. Atlas. São Paulo, 2002.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sanções do Código de Trânsito Brasileiro: Análise das Penalidades e das Medidas Administrativas cominadas na Lei n° 9.503/97**. Editora Millennium, p.1 -34, 2004.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito seguro: direito fundamental de segunda dimensão**. Revista dos Tribunais, v. 911, p. 107-169, 2011.

HOWLETT, Michael; RAMESH, M. Perl. Anthony. **Política Pública: seus ciclos e subsistemas**. 2013.

LEITE, Cristina Maria Costa. **Geografia no ensino fundamental**. Revista Espaço e Geografia, v. 5, n. 2, 2002.

Líder seguradora. **Relatório anual**. 2020

LIMA, Roberta Torres *et al.* **A educação para o trânsito como tema transversal: fundamentação pedagógica, ideológica e legal**. 2016.

LUCIA, Maria das Dores. **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E GESTÃO DA ESCOLA**. 2014.

DA SILVA, Maria Isabel Lopes. **Prática educativa, teoria e investigação**. *Interações*, 2013, 9.27.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. Atlas. São Paulo, 2003.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (organizadora) GOMES, Romeu. **Pesquisa Social, Teoria, Método e Criatividade**. Petrópolis. Editora Vozes. Rio de Janeiro. 2007.

MORESI, Eduardo *et al.* **Metodologia da pesquisa**. Brasília: Universidade Católica de Brasília, v. 108, n. 24, p. 5, 2003.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito**: resumo. 2012. p.36-37.

PEREIRA, Luiz AG et al. **O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil**. Caminhos de Geografia, v. 12, n. 40, p. 26-46, 2011.

PERKONS. **Breve história sobre o trânsito**. Trânsito ideal. Disponível em trânsito ideal. <http://www.transitoideal.com.br/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito>. Acesso em: fev. 2022.

PINSKY, Jaime. **As primeiras civilizações**. Editora Contexto, 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. Secretaria Municipal de Educação. **Diretrizes Curriculares para o Ensino Fundamental e da Educação de Jovens e Adultos**, 2004.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. Brasiliense, 2017.

ROZESTRATEN, Reinier JA. **Psicologia do trânsito: o que é e para que serve**. Psicologia: ciência e profissão, v. 1, n. 1, p. 1, 1981.

SANTOS, Catia Regina Conceição dos. **Educação para o trânsito no ensino fundamental: uma atitude emancipatória**. UESC. Ilhéus, BA, 2017.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, v. 5, 1997.

SILVA, Margarida Sônia Marinho do Monte; ZENAIDE, Maria de Nazaré Tavares. **Plano de ação em educação em e para direitos humanos na educação básica**. Direitos Humanos: Capacitação de educadores, v. 1, p. 101-109, 2008.

SOUZA, José Leles de. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2010.

SIMIONI, Viviane. **Educação e Trânsito: Uma Mistura que dá certo**. Simpósio de Educação: Formação de Professores no contexto da Pedagogia histórico-crítica, 2007.

THEBALDI, Matheus. **Projeto Escola Segura no Trânsito da Vida multiplica bons hábitos nas vias**. Prefeitura de Vitória, 2019. Disponível em: <https://m.vitoria.es.gov.br/noticia/projeto-escola-segura-no-transito-da-vida-multiplica-bons-habitos-nas-vias-35292>. Acesso em: fev. 2022.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. Annablume, 2001.

