

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO ENSINO FUNDAMENTAL E MÉDIO: PREVENÇÃO PARA OS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM UBERLÂNDIA

Elen de Oliveira Mendes

Graduanda em Geografia –
Instituto de Geografia – UFU –
elen_morrinhos@yahoo.com.br

RESUMO: Segundo a Organização Mundial de Saúde (2002), cerca de 1,8 milhões de pessoas morrem no mundo a cada ano vítimas de acidentes de trânsito, representando um total de 3.242 óbitos por dia. No Brasil, mais de 30 mil pessoas morrem por ano. E em Uberlândia, no ano de 2005, foram registrados 9.080 acidentes, com 36 vítimas fatais. Este estudo tem como objetivo debater a necessidade de introduzir noções de Trânsito e Transporte no Ensino Fundamental e Médio, através da Educação para o Trânsito, como meio de promover uma mudança cultural e comportamental buscando diminuir a gravidade e o número de acidentes. A partir da análise dos acidentes de trânsito ocorridos em 2005 e da apreciação do Código de Trânsito Brasileiro, da Lei de Diretrizes e Bases, dos Parâmetros Curriculares Nacionais e de alguns livros didáticos utilizados pelas escolas do município, constatou-se a relevância das informações e a aplicação da legislação vigente. Para apresentar o desenvolvimento, resultados sobre Educação para o Trânsito no município de Uberlândia, faz-se necessário o estudo de projetos sobre o tema diretamente com a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SETTRAN, no setor específico de Educação para o Trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: Educação. Trânsito. Acidentes.

ABSTRAT: According to World Health Organisation (2002), about 1.8 million people die worldwide every year, victims of traffic accidents, representing a total of 3,242 deaths per day. In Brazil, more than 30 thousand people die per year and in Uberlandia, in 2005, 9,080 accidents were recorded, with 36 fatalities. This paper aims to discuss the need to introduce notions of Traffic and Transport in Primary / Secondary Education, through the Education for transit as a means to promote a cultural change and behavioral seeking reduce the severity and number of accidents. From the analysis of traffic accidents occurred in 2005 and appreciation of the Brazilian Code of Transit, the Law of Guidelines and databases, the National Curricular Parameters and a collection of textbooks, in which it was its approach on the issue, the relevance of the information contained and the application of existing legislation. To make the development, and results on Education for the transit in the city of Uberlandia, it was made necessary the study of projects on the issue directly with the Municipal Bureau of Traffic and Transportation - SETTRAN in the specific sector of Education for Transit.

KEYWORDS: Education. Traffic. Accidents.

INTRODUÇÃO

O crescimento desordenado das cidades ao longo dos anos, sem que houvesse um planejamento urbano eficiente, principalmente nos países em desenvolvimento, provocou vários problemas de ordem social e econômica, atingindo todas as camadas da sociedade e comprometendo a estruturação do espaço. Segundo Arantes; Vainer; Maricato (2000), não é por falta de Planos Urbanísticos nem pela má qualidade deles que as cidades brasileiras apresentam

problemas graves, mas porque os planos não são colocados em prática, pois o crescimento obedece a interesses tradicionais da política local.

No Brasil foi consolidado o modelo viário urbano. Com a implantação da indústria automobilística no final da década de 50, o número de veículos, segundo o Plano Nacional de Trânsito (PNT), passou de 430.000 veículos em 1950, para 3,1 milhões em 1970, chegando a 36,5 milhões em 2003. Esse crescimento expressivo não foi acompanhado de ações planejadas e eficazes direcionadas ao trânsito e transporte, por parte das administrações

públicas, tornando o trânsito caótico e aumentando a ocorrência de acidentes.

Em 2002, foram gastos R\$ 5,3 bilhões somente em acidentes ocorridos nas maiores metrópoles brasileiras, sendo que, anualmente, morrem mais de 34 mil pessoas, vítimas de acidentes de trânsito (AT) e 400 mil ficam feridas. Essas vítimas geram um custo estimado em R\$ 10 bilhões destinados ao seu atendimento, tratamento e reabilitação. Segundo campanha educativa do Departamento Estadual do Trânsito (DETRAN-MG) sobre desvios comportamentais e traumas evitáveis, dentre os fatores que interferem e causam os acidentes, ressalta-se o comportamento humano. Intervir na lógica do acidente e reverter essa tendência, portanto, requer a educação e a capacitação do condutor.

Com base em pesquisas realizadas em várias cidades brasileiras, é possível constatar que os acidentes de trânsito tornaram-se um importante problema de saúde pública, de educação para o trânsito e de planejamento urbano.

Desta forma, torna-se importante o destaque da temática “Educação para o Trânsito” nas escolas, a fim de diminuir os acidentes e conscientizar crianças e adolescentes sobre a responsabilidade no trânsito.

No artigo foi analisado como o tema “Educação para o Trânsito” é abordado nos PCN’s, na Lei de Diretrizes e Bases (LDB) e em alguns livros didáticos adotados pelas escolas do município de Uberlândia.

URBANIZAÇÃO E DESLOCAMENTO

A urbanização da sociedade é recente se considerada no contexto histórico, caracterizando-se mais fortemente após a Revolução Industrial. Desta forma, o número e o tamanho das cidades também intensificaram, transformando, assim, o espaço urbano. Segundo Villela (2006), a partir da década de 1920 o sistema de trânsito precisava passar por uma transformação e, a

partir desta necessidade de melhoramento, os Estados Unidos da América (EUA) pensaram em uma forma de aprimorar a organização viária, colocando o automóvel como uma ferramenta importante.

Nos anos de 1940 a 1980, a população total triplicou, a população urbana se multiplicou e a urbanização alcançou a taxa de 82% aproximadamente. Com o crescimento das cidades, os sistemas de circulação adquiriram uma característica importante, o deslocamento urbano dinamizou-se, as pessoas precisaram se mover no espaço urbano, a fim de realizar suas atividades: lazer, trabalho, compras...

A maioria das cidades se expandiram sem um planejamento apropriado e, como consequência dessa intensa urbanização, surgiram bairros afastados nas áreas periféricas, onde na maioria das vezes o transporte público por ônibus não atendia adequadamente essa demanda, devido principalmente ao alto custo da passagem ou pela inexistência e eficiência do serviço. A sociedade passa a buscar outras formas de se locomover com rapidez e conforto. A visão coletiva, desde então, ficou cada vez mais distante, causando conflitos entre os integrantes do trânsito e transporte, transformando o estilo de vida das pessoas, que passaram a ter uma necessidade de deslocamento cada vez mais complexa.

Dentro desse contexto, conforme Castells (1999, p. 20):

[...] as pessoas deslocar-se-ão entre todos esses lugares com mobilidade crescente, exatamente devido à flexibilidade recém-conquistada pelos sistemas de trabalho e integração social em redes: como o tempo fica mais flexível, os lugares tornam-se mais singulares à medida que as pessoas circulam entre eles em um padrão cada vez mais móvel.

A dificuldade de deslocamento atinge milhões de pessoas, principalmente as que residem em bairros afastados da área

central. Como é neste local que estão concentrados o comércio e os serviços, a população periférica, para que possa acessá-los, muitas vezes, se desloca a pé, utilizando veículos de propulsão humana, de tração animal, transporte por ônibus ou veículos particulares. O planejamento urbano de trânsito, muitas vezes, não está adequado à realidade da cidade. O intenso uso do automóvel somado ao inadequado planejamento das infraestruturas para o trânsito e transporte tem afetado a qualidade de vida da população, resultando em conflitos no espaço urbano, com conseqüente aumento dos acidentes de trânsito (AT).

UBERLÂNDIA: ANÁLISE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO - 2005

O acelerado crescimento da frota de veículos automotores na cidade de Uberlândia, a falta de um eficiente planejamento viário, somado ao despreparo dos condutores têm provocado um elevado número de acidentes e, conseqüentemente, produzido um aumento do número de vítimas. A necessidade de se locomover com rapidez, a dificuldade de acesso ao transporte público e as facilidades oferecidas na aquisição de um veículo, sobretudo motocicleta, aumentam a frota circulante rapidamente, reproduzindo um cenário insustentável em relação ao tempo de viagem e à capacidade viária.

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), a cidade possuía, em Junho/2006, um total de 205.510 veículos.

Dentro desse processo, foram registrados em Uberlândia, no ano de 2005, 9.080 acidentes de trânsito, conforme dados da Secretaria de Trânsito e Transporte (SETTRAN), envolvendo pedestres e veículos automotores. É de se ressaltar que tais ocorrências são consideradas evitáveis. Por isso é necessário analisar as causas que as provocaram.

No município os dados utilizados na caracterização dos acidentes de trânsito são extraídos dos Boletins de Ocorrência (B.O.'s) da Polícia Militar, quando possuem vítimas, e dos Agentes de Trânsito do Núcleo de Operações do Tráfego (NOT), quando resultam somente em danos materiais.

Analisando o número de AT no ano de 2005, verificou-se que, dos 9.080 acidentes computados, 55,7% dos veículos envolvidos eram automóveis (9.782); 14,4% motocicletas (2.532); 6,2% caminhonetes (1.100); e 5,2% caminhões (911). Observa-se que essa tendência vem-se mantendo inalterada, visto que os dados estatísticos do ano de 2002 registravam que 59% das ocorrências abrangiam automóveis e 14,5%, as motocicletas. Durante esse espaço de tempo, três anos, observou-se que a frota teve um acréscimo de 35.010 veículos. Porém, mesmo com esse aumento, o percentual da frota que se envolveu em AT permaneceu em 4,5% do total.

Verificou-se que a faixa horária em que ocorreu o maior número dos AT's, no ano de 2005, foi entre 18h00m às 18h59m, com 678 acidentes. Esse período compreende um dos horários com maior número de deslocamentos, seja do retorno da escola ou trabalho para casa, ou de ida do trabalho ou casa para escola ou faculdades etc. Nessas ocasiões, o condutor também apresenta cansaço físico, estresse ou fadiga, o que pode diminuir o nível de atenção do motorista e conseqüentemente causar acidentes.

Contudo, os acidentes mais graves ocorrem geralmente durante a madrugada. Isto se deve principalmente à ingestão de bebida alcoólica. O álcool proporciona uma falsa sensação de segurança, causando euforia em algumas pessoas, diminuindo o controle muscular e a coordenação motora.

Segundo dados da CET/SP (2006), baseados na realidade cotidiana de Uberlândia, constatou-se que um décimo de todos os acidentes com vítimas envolveu motoristas com excesso de álcool no sangue. Um terço dos motoristas e motociclistas mortos tinham níveis de álcool acima do limite legal. Nas madrugadas de sextas-feiras, mais da metade dos motoristas e passageiros mortos

possuíam níveis de álcool no sangue acima do limite legal. Dessa forma mais de mil pessoas morrem todo ano, vítimas de acidentes no trânsito causados pelo excesso de álcool no sangue.

Apurou-se que, entre os diversos tipos de acidentes de trânsito ocorridos em 2005, houve um predomínio das colisões em 3.852 acidentes, seguidas pelos choques mecânicos, totalizando 2.978 ocorrências, e, em terceiro lugar, pelos abalroamentos com 1.330 acidentes, seguidos pelos atropelamentos de pedestres com 349 acidentes.

Dentre os condutores envolvidos nos acidentes de trânsito registrados na cidade de Uberlândia, no ano de 2005, verificou-se que 13.002 eram habilitados, totalizando 76,62% dos envolvidos, enquanto os classificados na variável não habilitado são altos, com 2.590 (15,26%) condutores. Isso se deve ao fato de que muitas informações são registradas de forma incompleta nos boletins de ocorrência.

Na modalidade de condutores que não necessitam de habilitação, estão os pedestres, os ciclistas e os condutores de veículo de tração animal, com 546 envolvidos nos acidentes de trânsito. Esses condutores, porém, deveriam ser instruídos, conforme estabelecido no Art. 76 do CTB, no qual está previsto que a educação para o trânsito seria promovida na pré-escola, no Ensino Fundamental, Médio e Superior. A maior incidência de acidentes de trânsito abrangeu os condutores na faixa etária entre 25 e 30 anos, com 2.855 (16,26%) dos envolvidos, seguidos dos que estão na faixa dos 19 a 24 anos, com 2.694 (15,34%) e aqueles com idade entre 31 a 36 anos, com 2.606 (14,84%) envolvidos. Esses números corroboram pesquisas que indicam que os jovens de até trinta anos apresentam índice mais elevado de falta de meticulosidade, sendo esse um reflexo da impaciência, o que pode levar o condutor a dirigir em maior velocidade. De acordo Marin; Queiroz (2000), os adolescente dirigem de forma imprudente, por estarem entediados, com vontade de correr risco e sobressair em relação aos outros.

Segundo Vilanova; Souza; Ferreira (2006), a adolescência é a idade propícia a ousadias, à falta de conhecimento e à dificuldade em tomar decisões em caso de emergência. Agregada a estas características está o desejo de quebrar barreiras e inovar, expondo essa faixa etária aos acidentes de trânsito.

Quanto ao sexo dos envolvidos em acidentes no ano de 2005, constatou-se que 75,17% eram do sexo masculino e 18,14% do sexo feminino. Segundo balanço da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI de Uberlândia, os condutores do sexo masculino transitam com velocidade até 20% acima da máxima permitida ou acima desse percentual, sendo caracterizados como mais imprudentes. As condutoras do sexo feminino são mais prudentes ao volante, porém mais desatentas, com infrações cometidas devido ao avanço de sinal vermelho ou de parada obrigatória. O sexo masculino predomina nas mortes no trânsito, especialmente entre os o grupo de 20 a 64 anos, que atinge cinco vezes mais homens do que mulheres.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO BRASIL – HISTÓRICO

A importância de estabelecer o histórico da Educação para o Trânsito no Brasil se faz devido ao entendimento de suas ações até os dias atuais.

O primeiro Código de Trânsito no Brasil foi instituído em 1941. A educação para o trânsito não foi contemplada neste código. Mais de vinte anos depois, o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito criou, através da Resolução nº 371/66, as Semanas de Educação para o Trânsito.

O segundo Código Nacional de Trânsito foi criado em 21/09/1966. Seu artigo 125 determinou que o Ministério da Educação e Cultura realizaria a divulgação de noções de trânsito nas escolas. A partir desta data, vários documentos referentes à Educação para o Trânsito foram instituídos.

Na década de 1970, o tema trabalhado nas escolas sobre a Educação para o Trânsito dizia respeito à circulação. Várias cartilhas e livros sobre a problemática foram distribuídos aos alunos.

No ano de 1972, o Conselho Federal de Educação propôs curso sobre trânsito nas escolas públicas, a partir da pré-escola, porém sem sucesso. Na década de 1980, vários departamentos estaduais e órgãos municipais de trânsito criaram projetos de educação para o trânsito.

No ano de 1998, foi promulgado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), através da lei 9.503 de 23/09/1997. O capítulo VI deste documento foi inteiramente dedicado à Educação para o Trânsito, colocando o homem como instrumento fundamental na redução da severidade e o número de acidentes de trânsito no país. Vários projetos e campanhas foram desenvolvidos ligados à educação para o trânsito, como, por exemplo, “Educação no trânsito: uma lição de vida”, desenvolvido pelo MEC – Ministério da Educação e Cultura; “Rumo a Escola”, desenvolvido pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), através da resolução 120 de 14 de fevereiro de 2001, prevendo o cumprimento disposto nos artigos 74 e 76 do CTB, institui o Projeto de Educação e Segurança no Trânsito – Escolas de Ensino Médio, com conteúdos específicos voltados para a formação e o desenvolvimento de conduta segura no trânsito. Até o ano de 2005, os programas de educação para o trânsito se intensificaram, porém o número de acidentes de trânsito no Brasil ainda continuou preocupante.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NA ESCOLA

A educação para o trânsito é um processo pedagógico que busca formar e transformar o comportamento dos seres humanos para uma vida coletiva e saudável no trânsito. Um campo de conhecimento que permite a compreensão de procedimentos que estão ligados ao processo de circulação. Esta educação possibilita

uma melhoria na qualidade de vida, através de comportamentos responsáveis para a redução de conflitos e acidentes, ocasionando maior segurança no trânsito.

A circulação depende também de vários aspectos como: a quantidade de regras ligadas à circulação de pessoas e de veículos, o respeito ao espaço público, o conhecimento e o respeito às normas.

Desta forma a escola é um ambiente adequado para se ensinar estas regras e normas de educação para o trânsito. E o papel do educador se torna de grande importância, pois este tem a capacidade de possibilitar ao educando o desenvolvimento de suas habilidades e potencialidades, para assumir a condição de sujeito do trânsito com responsabilidade, melhorando o espaço onde vive.

Através da promulgação da Lei 9.394 de 20/12/1996, conhecida como Lei de Diretrizes e Bases da Educação e o estabelecimento dos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN's), o projeto de educação para o trânsito foi direcionado, entrando no contexto escolar como tema transversal, a ser trabalhado em forma interdisciplinar. O modelo a ser seguido foi apresentado no anexo da Resolução nº. 120 de 14/02/01 do CONTRAN, devendo ser trabalhado nas disciplinas: História, Geografia, Física, Português/ Inglês, Educação Artística, Biologia e Educação Física.

Apesar do disposto na legislação, a experiência didática tem demonstrado a ausência de discussão sobre o tema na prática diária da sala de aula. Ao analisar alguns livros didáticos adotados em Uberlândia: Vasentini; Vlach (2005) “*Geografia do mundo desenvolvido*”, Pereira; Santos; Carvalho (1998) “*Geografia ciência do espaço*”, Lucci; Queiroz (2000) “*Geografia: homem e espaço*”, observou-se que a Educação para o Trânsito não foi um tema sugerido, nem mesmo como projeto multidisciplinar, conforme estabelecido na legislação vigente no país.

Os temas transversais apresentados nos PCN's são propostos para trabalhar questões de urgência social sob perspectiva de transversalidade, compartilhando com professores de diferentes

áreas. O aluno passa a ser estimulado a discutir um mesmo tema em diferentes disciplinas, possibilitando uma compreensão ampla das questões, beneficiando a aprendizagem e o processo de desenvolvimento de atitudes. Os eixos temáticos estruturados para as disciplinas possibilitam a introdução de temas relevantes socialmente a fim de garantir uma formação integrada do aluno com seu cotidiano.

Um fato preocupante sobre a educação para o trânsito nas escolas é que nem todos os municípios possuem um setor destinado a ela. Os projetos desenvolvidos não são permanentes e também não atingem toda a população, possuindo a característica de atuar pontualmente e em tempo determinado. No Ensino Superior o tema ainda não possui disciplina obrigatória nem mesmo nos cursos estipulados pelo CONTRAN. Assim se o próprio professor não recebe orientações sobre o tema proposto durante sua graduação, como poderá transmitir tais conhecimentos aos alunos?

Dentro desse contexto, as escolas, onde o tema deveria ser trabalhado desde a Educação Infantil até o Ensino Superior, não estão preparadas para tal ação. Poucos funcionários trabalham o assunto, pois é visto como tema transversal e local.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA

Conforme Villela (2006), a educação para o trânsito no município de Uberlândia começou a ser difundida no ano de 1994, pela Secretaria de Trânsito e Transporte – SETTRAN. Entretanto, não havia um órgão específico destinado à gestão da temática e projetos de Educação para o Trânsito de forma constante.

No início de 2002, foram discutidos e estabelecidos planos e projetos que seriam realizados no município. Destes, foi implementado em 2002 o projeto denominado “Gincana de Educação para o Trânsito – Sua Atitude faz a diferença”. O projeto foi dividido

em períodos de um ano letivo e duração de três anos, envolvendo alunos de 5ª a 8ª séries de escolas públicas e privadas da cidade. Este projeto atendeu mais 50.000 pessoas durante os três períodos.

Para o desenvolvimento deste projeto, a SETTRAN elaborou um material pedagógico o qual contemplava informações sobre o trânsito em geral, permitindo aos alunos conhecerem a realidade do trânsito brasileiro.

Ainda no ano 2002 foi realizado o projeto “Educação para o Trânsito nas empresas”. Este plano tinha como objetivo realizar palestras e stands informativos durante a Semana de Prevenção de Acidentes de trabalho, desenvolvida anualmente nas empresas, entre elas: Souza Cruz, Sadia, Erlan, Monsanto, Infraero, ABC Algar, Engeset, Space, ACS Call Center, Praia Clube, DMAE, entre outros.

Nos anos de 2002 e 2003, a SETTRAN em parceria com a Fiat Automóveis, desenvolveu o projeto “Você apita”. Neste período foram realizadas 50 palestras ao público jovem, enfocando principalmente o “Comportamento Seguro no Trânsito”.

Outro projeto relacionado ao contexto educacional foi o “Minicurso de educação para o trânsito”, desenvolvido em parceria com a Superintendência Regional de Ensino. Realizado no ano de 2004 com duração de 12 horas, o minicurso foi destinado a professores da rede estadual de ensino. Os professores adquiriram informações sobre a realidade do trânsito brasileiro e, posteriormente, através de jogos e dinâmicas, puderam desenvolver estratégias para trabalhar a temática em sala de aula de forma interdisciplinar.

Em janeiro de 2005, durante a nova gestão, o setor também passou por modificações em seus projetos. Neste ano foram realizadas palestras e oficinas psicopedagógicas nas escolas (600 atividades), atendendo alunos do Ensino Fundamental.

No ano de 2006 foi inaugurado a “Transitolândia – Espaço Vivencial de Trânsito”, localizada no Parque do Sabiá. O projeto tem como principal objetivo estimular nos alunos do Ensino

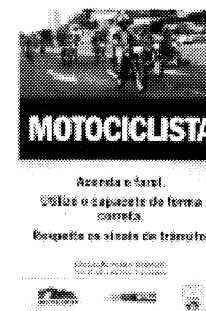
Fundamental a criação de hábitos e comportamentos seguros no trânsito. Atendeu no primeiro ano quase 10.000 crianças.

A “Transitolândia” continuou sua atividade em 2007 e atendeu 100 crianças por dia. Durante a semana o espaço era destinado ao público escolar (1ª a 4ª séries) e no final de semana atendia às crianças que frequentavam o Parque. A estimativa é que atenda, no ano de 2008, 27.000 crianças.

Ainda no ano de 2006, foram implementadas campanhas educativas pontuais e temáticas desenvolvidas pelos Agentes de Trânsito, com os seguintes temas: “Faixa de Pedestres”, “Celular no Trânsito”, “Acessibilidade”, “Motociclista”,

“Semáforo”, “Cinto de Segurança”, “Placas de Regulamentação”, “Velocidade” (FIG. 1,2,3,4,5,6,7,8). A equipe de agentes saía para as ruas, semanalmente, utilizando panfletos educativos e abordando as pessoas com o objetivo de informar sobre a importância da Educação para o Trânsito. Nesta campanha foram distribuídos 300 mil panfletos.

No ano de 2007 foi realizada a Semana Nacional de Trânsito, dois cursos de multiplicadores para professores e a Semana da Criança Segura no Trânsito. Além destes eventos ocorreu a Jornada Nacional “Na cidade sem meu carro”, no dia 22 de setembro.



Fonte: SETTRAN-2007
FIGURAS 1, 2, 3, 4



Fonte: SETTRAN-2007
FIGURAS 5, 6, 7, 8

CONCLUSÃO

Constata-se que o país possui uma legislação que disciplina e direciona a aplicação da educação para o trânsito, desde a Pré-escola até o Ensino Superior. A Lei de Diretrizes e Bases e os Parâmetros Curriculares Nacionais determinam sua difusão dentro dos temas transversais, exemplificando a abordagem do tópico em uma linguagem didática.

Seguindo essa orientação, constata-se que o Município conta com projetos de educação para o trânsito, que envolvem as crianças do Ensino Fundamental e Médio, das escolas municipais, estaduais e particulares, profissionais de várias categorias, e a sociedade como um todo através de campanhas educativas.

Através dos resultados obtidos com a análise dos AT's ocorridos no município, observou-se que o número de acidentes

e o aumento da frota veicular cresceram ao longo dos anos, sendo a principal causa desses eventos a falta de atenção dos condutores, uma vez que os acidentes acontecem, na maioria das vezes, em vias estruturadas e sinalizadas.

Portanto, podemos concluir que os projetos de educação para o trânsito são pontuais e desconectados, uma vez que a população recebe informações compartimentadas e não existe um envolvimento do poder público junto à sociedade, informando sobre as ações tomadas e o resultado dos projetos implantados. Apesar da legislação ser antiga e estar em vigência, ela ainda não foi colocada em prática como um todo. Também não existem projetos que envolvam a escola e a família, o que, em longo prazo, poderia estabelecer laços de responsabilidade e envolvimento de toda sociedade com e para um trânsito melhor e mais consciente.

REFERÊNCIAS

- ADAS, M. *Geografia do mundo subdesenvolvido – Ensino Fundamental*. 4. São Paulo: Moderna, 2001.
- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2. ed. 2000, 192 p.
- BRASIL. Código Nacional de Trânsito. *Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503 de 23/09/1997*. Brasília: DENATRAN, 2001.
- _____. *Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional: lei nº 9.394, de 20/12/1996*. Brasília: Ministério da Educação e da Cultura, 1996.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. *Parâmetros curriculares nacionais/ Secretaria de Educação Fundamental*. – Brasília: MEC/SEF, 1997.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede – A era da informação: economia, sociedade e cultura*. V.1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- LUCCI, E. A.; BRANCO, A. L. *Geografia: homem e espaço – Ensino Fundamental*. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2000. (5ª a 8ª séries)
- MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. *A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral*. Cadernos de Saúde Pública, 16:7-21. 2000.
- PEREIRA, D.A.C.; SANTOS, D.; CARVALHO, M. B. de. *Geografia ciência do espaço – Ensino Fundamental*. São Paulo: Atual, 1998. (5ª a 8ª séries)
- SETTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes. *Dados Técnicos de Educação para o Trânsito*. Uberlândia, 2007
- VASENTINI, J. W.; VLACH, V. *Geografia do Mundo Subdesenvolvido – Ensino Fundamental*. V. 3, São Paulo: Ática, 2005.
- VILANOVA, T. C. F.; SOUZA, E. J.; FERREIRA, W. R. *A formação do adolescente sobre a temática: uso do trânsito e transporte*. Trabalho apresentado no 1º Encontro Nacional dos Grupos PET Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2006.
- VILLELA, P. de A. *A educação para o trânsito como estratégia para uma nova mobilidade urbana*. 2006. Tese (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.