



Revista Internacional de apoyo a la inclusión, logopedia,
sociedad y multiculturalidad

ISSN: 2603-9443

ISSN: 2387-0907

antonio.hernandez@ujaen.es

Universidad de Jaén

España

Meire da Silva, Alexandra
Educação para o trânsito: Proposta pedagógica nas escolas municipais de Sinop/MT
Revista Internacional de apoyo a la inclusión, logopedia, sociedad
y multiculturalidad, vol. 3, núm. 3, 2017, Julho-, pp. 47-66
Universidad de Jaén
España

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=574660903004>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

UJAEV redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal
Sem fins lucrativos académica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

Educação para o trânsito: Proposta pedagógica nas escolas municipais de Sinop/MT.

(Traffic education: Pedagogical proposal in the municipal schools of Sinop/MT)

Alexandra Meire da Silva

Escola Municipal de Educação Básica Uilibaldo Vieira Gobbo-Sinop/MT-Brasil

Páginas 47-66

Fecha recepción: 01-04-2017

Fecha aceptación: 01-07-2017

Resumo.

Esta pesquisa buscou compreender as causas, analisar as Propostas Pedagógicas da Educação do Trânsito nas escolas municipais de Sinop/MT, enquanto um fator determinante para amenizar o elevado índice de acidentes. A Metodologia aderiu o modelo *qualitativo* do tipo *descritivo* para analisar as quatro técnicas usadas perguntas junto ao departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano, análise dos conteúdos regulamentares do trânsito, análise de conteúdos do PPP das escolas e, perguntas aos educadores sobre a educação para o trânsito. Os resultados apontaram um aumento constante da frota de veículos desencadeando problema, a Secretaria Municipal de Trânsito tem-se mostrado formadora frente o aumento da violência, os PPP escolares inadequadas para a temática, educadores com pouca eficácia, fraca efetividade pedagógica para com o tema. Contudo, cabe o despertar de políticas educacionais e sociais efetivas para inferir na fragilidade das orientações para diminuir a violência do trânsito de Sinop.

Palavras-chave: propostas; legislação; violência; orientações; práticas efetivas.

Abstract.

This research sought to understand the causes, as well as to analyze the Pedagogical Proposals of Traffic Education in the municipal schools of Sinop/MT, as a determining factor to reduce the high rate of accidents. The Methodology adhered to the qualitative model of the descriptive type to analyze the four techniques used questions with the Municipal Department of Transit and Urban Transport, analysis of the traffic contents of the contents, analysis of PPP contents of the schools and questions to educators about education for Traffic. The results pointed to a constant increase in the fleet of vehicles that triggered the problem, the Municipal Traffic Department has been shown as a teacher in the face of increased violence, inadequate school PPPs, ineffective educators, poor pedagogical effectiveness the theme. However, it is necessary to awaken effective educational and social policies to infer in the fragility of the guidelines to reduce the traffic violence of Sinop.

Keywords: proposals; legislation; violence; guidelines; practices

1.-Introdução.

Visto que, em qualquer circunstância que houver, a proteção à vida é sempre primordial. Neste sentido, pensar em segurança quando alguém sai de sua residência é fator que demarca os aspectos de cidadania e convivialidade, há alguns anos pude perceber o elevado índice de acidentes no trânsito da comunidade.

Muitos podem ser considerados os fatores que levam a esse dilema social, quando a questão central nos parece repousar na pouca educação recebida em anos passados por quem agora se encontra no volante automotor. Assim, podemos concluir, quando grande parte dos motoristas e, condutores de forma geral, não demonstram a devida e necessária preocupação com sua segurança, tanto menos com os cidadãos que em seu redor. Nosso empenho na rede municipal de ensino por hora já se encontra solidificado, quando, não raro fomos percebendo que a questão das infringências humanas causadas no trânsito de Sinop-MT, vem representar um forte e, até crescente fenômeno que tende, em curto espaço de tempo, avolumar-se ainda mais, se nenhuma medida pedagógica mais drástica for tomada para reverter esse quadro.

Dentre os muitos fatores que vêm engrossar à questão do crescente índice de acidentes no trânsito sinopense, podemos citar o aumento do expressivo número de veículos que, a cada ano vem somar-se aos que já se encontram circulando. Apontou-se o objeto problema da Investigação, com base naquilo que nos fala Roberto Hernandez Sampieri (*et.al.*, 2008, p. 35), quando conclui que:

[...] os elementos para formular um problema são três e, estão relacionados entre si: os objetivos que se pretende alcançar, as questões da pesquisa e a justificativa desse estudo. Isso e, independente do momento em que se desenvolva e se consiga alcançá-lo em um enfoque dedutivo ou indutivo.

O município de Sinop-MT, no ano de 2010 (senso-IBGE/2012), foi considerado o município brasileiro com maior número de veículos automotores percapta do Brasil. Por outro lado, devemos considerar que; dada a pouca idade e história do município, a cultura do trânsito em vias públicas, ainda se mostra como um processo em construção e solidificação.

Por outro, também devemos ponderar que, a grande maioria dos cidadãos que migraram para Sinop-MT, (durante às décadas de 1970/80/90) não possuíam veículos, nem mesmo a CNH-Carteira Nacional de Habilitação, vindo a tirá-la na comunidade em questão. Assim, em meio a tantas prerrogativas que podem ser atestadas com fator infringente, surge a pergunta que vem dar sentido à nossa preocupação para encontrar soluções mais aprimoradas para este fator: “o que a sociedade sinopense vem propor para solucionar o elevado índice de acidentes no trânsito de Sinop-MT?”.

Sabemos que o município de Sinop-MT, lançado na década de 1960, pela Sociedade Imobiliária Noroeste Paraná - SINOP, vem crescendo aceleradamente, com maior ênfase a partir do início do século XXI, configurando-se cidade pólo, rodeado por mais 23 municípios do médio norte e norte do Estado. Em meio à esse contexto e, conforme índice IBGE, destacamos que a frota de veículos continua aumentando a cada dia que passa. Consequente a esse fenômeno vemos um trânsito que se mostra cada vez mais desordenado, caótico, provocando prejuízos de ordem material, além de inúmeras vítimas acidentadas, ocasionando transtornos sociais com os mais diferentes níveis.

Apesar das medidas propostas pelo Governo, como a modernização nas Leis do trânsito, códigos mais aprimorados e exigentes, com medidas formativas de condutores mais rigorosas, pouco reflexo positivo tem causado na comunidade de forma geral e, para Sinop-MT, de forma particular. Assim, fica evidente que, a questão do crescimento de veículos, mais demarcadamente em Sinop-MT, que se destaca de forma singular na condição de comunidade com elevado número de veículos percapta-fruto dos empreendimento do agronegócio - tende a atingir um gargalo de sustentabilidade e relacionamento social, se nenhuma medida pedagógica mais drástica for tomada. Perante esse cenário, a presente investigado se oferece a demarcar um levantamento sobre o que sendo feito, em termos de "Pedagogia para o Trânsito de Sinop-MT". Nesse sentido propomos um olhar mais atento para compreender e demarcar sobre, quais medidas pedagógicas estão sendo propostas nas Escolas da rede pública Municipal de Sinop-MT para minimizar estes impactos sociais.

Delimita-se o problema a central na intenção é produzir maior clareza para a condução do processo investigativo, quando convém demarcar mais detidamente a questão que vem trazer respostas sobre 'o elevado índice de acidentes de trânsito, envolvendo veículos automotores, especificamente na comunidade de Sinop-MT', quando resta demarcar em forma de variáveis, cada delimitação da problemática central. Se considerado que o trânsito nas cidades brasileiras vem sofrendo constante modificações, não apenas em aspectos estruturais, com sinalização de ruas e calçadas, senão também, nas medidas legais e regulamentares, podemos afirmar que, a questão do Trânsito se mostra como um "Projeto em Construção e constante reelaboração".

Neste caso, surge a primeira variável e delimitação da problemática central: *O que ou, quais fatores contribuem para o crescimento no número de acidentes de trânsito no espaço urbano de Sinop-MT?*

Com base neste preâmbulo empírico podemos crer que, também estes professores, à frente das primeiras séries do ensino fundamental do município, concebem que, algo precisa ser ensinado, quer em forma de disciplina ou, pelo menos em forma de convincente tema transversal/interdisciplinar, que precisa tratar da questão do trânsito enquanto fator de relacionamento e cidadania. Aqui, novamente o educador Paulo Freire (1993, p. 104) vem contribuir quando conclui:

[...] Ninguém nasce feito, ninguém nasce marcado para ser isso ou aquilo. Pelo contrário, nos tornamos isso ou aquilo. Somos programados, mas, para aprender. A nossa inteligência se inventa e se promove no exercício social de nosso corpo consciente. Se constrói. Não é um dado que, em nós, seja um *a priori* da nossa história individual e social.

Se considerarmos que o professor passa a ser a peça chave para a formação, não apenas do conhecimento científico, quando também, do conhecimento para o relacionamento e convívio social do ser humano, logo impescinde que a quarta delimitação da problemática central venha apontar para saber: *O que planejam e oferecem os professores das séries iniciais, nas escolas públicas municipais de Sinop-MT, no tocante ao tema “Trânsito”, enquanto, “[...] promoção da mente da criança ao exercício social (Freire, 1993), de convívio no trânsito?*

Se a questão pedagógica mais eficaz vem permeada pelo contato com outros setores da sociedade, onde não apenas a família de cada aluno, mas também as diferentes Secretarias têm participação proativa, logo, podemos concluir que a ação de *formação para o trânsito e cidadania* deve abrir-se para a contribuição que pode vir de quem mais se empenha pelo controle no trânsito: no caso de Sinop-MT, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano, que cuida do trânsito no perímetro urbano. Neste caso, evidencia a influência quase que interdepartamental, onde os diferentes setores da sociedade precisam engajar-se na árdua tarefa de educar, quando novamente parecem oportunas as conclusões de Freire (*op.cit.*1983, p. 35) “quando o homem compreende a sua realidade, pode levantar hipóteses sobre o desafio dessa realidade e procurar soluções. Assim, pode transformá-la e, o seu trabalho pode criar um mundo próprio, seu Eu e as suas circunstâncias”.

Justificativa da investigação se legitima, quando urge pelo pouco espaço/tempo que nos resta para firmar a consciência que, já há tempo, deveria apresentar firmes opiniões dos cidadãos sobre a questão do convívio e relacionamento no trânsito, evitando-se os constantes acidentes. Deste modo, quando todos nós fazemos parte do trânsito em diferentes aspectos, quando cabe a todos respeitar normas e assimilar melhor os estipulados de conduta no trânsito.

Neste sentido, a tenra idade pode ser considerada a melhor faixa etária para que as normativas, em forma de reflexão e assimilação, possam resultar em efetividade prática. Acreditamos que, em específico, as propostas de *Educação para o Trânsito* devem ser transmitidas, compreendidas e assimiladas por todas as crianças matriculadas, quando, é no espaço da escola e através da educação que melhor se faz o empenho formador. Seguramente que não é apenas na escola que o espaço formador se legitima mas, é nesse ambiente que a discussão dos problemas causados por um trânsito violento se mostram profundamente pedagógicos.

Além dos aspectos pedagógicos de ensino e assimilação de normativas ou matrizes de relacionamento, evidencia que, na sociedade em que todos necessitam transitar

de um lado para o outro, também devem pesar os princípios fundamentais que envolvem valores para um bom relacionamento, para um respeitoso convívio social. Valores estes, que, também se aprende no ambiente escolar, quando postos para suplantam o individualismo e desrespeito ao próximo, com discussão que produzem concepções de convivialidade e respeito.

Diante destas situações, a investigação também se justifica mediante a constatação de que, no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Art. 76:[...] a Educação para o Trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação (Brasil, 2007).

Em síntese, podemos concluir que, a demarcação do objeto enquanto fator que aponta para o problema do elevado índice de acidentes no trânsito de Sinop-MT, vem dar o sentido pelo qual se faz necessário investigar os diferentes aspectos que envolvem essa questão. Não somente o aspecto da Pedagogia (escolar), senão também, todo e qualquer empenho pela formação preventiva que possa amenizar esse objeto/problema. Portanto e, com base nessa proposta, legitima-se nossa pesquisa, quando o grande número de acidentes de trânsito que vem ocorrendo no município de Sinop-MT apelam para a urgente necessidade de catalogar os motivos e apontar para métodos de ensino e conscientização sobre esse tema/problema, nas escolas da rede municipal de ensino regular. Entendemos que, após demarcadas as causas e propostos os mecanismos pedagógicos, este projeto de Pesquisa poderá se tornar bastante útil no sentido de formalizar mais conhecimento, que ensejam medidas pedagógicas para a melhor “Educação para o Trânsito de Sinop-MT”, quando também em síntese, se oferece a contribuir efetivamente na preservação da cidadania, na redução dos acidentes e, no auxílio para a maior conscientização de todos os cidadãos, com vista à conduta consciente, cidadã e participativa.

Considerando os Objetivos da investigação, propomos olhar o que nos apresenta Alvarenga (2008) quando considera: Responde al problema genérico, es decir, a la pregunta sustantiva de la investigación y se refiere a los resultados que se espera lograr, al “para qué” de la investigación. (Alvarenga, 2008, p. 19).

Aqui, também contribui Boaventura (2011, p. 42) quando fala sobre os Objetivos. O Objetivo geral deve explicar de modo claro, preciso e delimitado os fins pretendidos com a pesquisa, tendo em vista o problema. Os objetivos específicos derivam do objeto geral e apresentam as distintas ações que devem ser desenvolvidas. Há verbos que ajudam a definir os objetivos: *compreender, identificar, situar, caracterizar*.

Objetivo geral busca analisar as Propostas Pedagógicas de Educação direcionadas à “Educação para o Trânsito”, no ensino fundamental das Escolas Municipais de Sinop/MT, enquanto fator que possa amenizar o elevado índice de acidentes no trânsito.

Objetivos específicos busca demarcar quais fatores inferem para o crescimento no número de acidentes de trânsito no espaço urbano de Sinop-MT; Referir sobre quais propostas de formação (educação) preventiva a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Sinop/MT tem proposto enquanto ação proativa de formação e conscientização humana para o Trânsito; Destacar sobre o que vem proposto no Plano Político Pedagógico da rede municipal de ensino, enquanto abordagem que destaca os aspectos de educação para o trânsito; *Investigar* sobre o que planejam e oferecem os professores das séries iniciais, nas escolas de Sinop-MT, no tocante ao “Trânsito”, enquanto, ‘[...] promoção da mente da criança ao exercício social (Freire/op. cit.1993)’, com vistas ao melhor convívio no trânsito.

2.-Contexto histórico do trânsito.

Desde os tempos primórdios, o meio de locomoção mais antigo do mundo é o próprio caminhar do homem. Sabemos que o Homem primitivo já se deslocava para longas distâncias, quando ainda carregava sobre os ombros seus utensílios. Quando estes já representavam maior volume, eram postos numa espécie de barcaça e, foram arrastados por longas distâncias, com o uso da força dos animais.

Assim, a origem do fenômeno do transporte remota a tempos memoriais, visto que é bem primitivo, quando leva em consideração à necessidade de locomoção do ser humano, quando vem relacionado à sua necessidade de locomoção à longas distâncias, de um local para outro.

Somente com o desenvolvimento dos impérios Antigos, foi surgindo a necessidade da implantação de espaços de locomoção – chamadas estradas. Porém, ainda mais antigas, são as “Trilhas” percorridas a pé, dentro de um ato humano de caminhar em seus deslocamentos, quando por sua força de auto impulsão física, se deslocava por longas distâncias carregando seus objetos, em seus ombros ou no lombo de animais.

Para dar vasão às suas necessidades, com o passar dos séculos, o Homem foi inventando seus utensílios e, dentre eles, o “uso da roda”, conforme podemos verificar, em relatos produzidos em website. A primeira representação de uma roda já encontrada pelos arqueólogos data de 3500 a.C. - ou seja, há 5 500 anos - e foi feita numa placa de argila achada nas ruínas da cidade-Estado de Ur, onde hoje fica o Iraque. Isto significaria que a roda deve ter surgido por volta dessa época ou talvez alguns séculos antes. Essa prova, entretanto, é contestada por alguns historiadores, atualmente em minoria Navarro na ed. 58 da Revista Abril cultural (2014).

Na antiguidade, diz Freitas (2014, p.1) “O homem sempre procurou criar instrumentos que atendessem as suas necessidades de sobrevivência, bem-estar e de conforto: habitação, indumentária, adornos, recipientes, instrumentos e armas, bem como o transporte”.

Ainda segundo este autor, os meios de transportes, utilizados para levar bens ou indivíduos de um lugar para outro, podem ser classificados em aquáticos e terrestres. (Faria, 2014, p. 1). Este autor considera que o primeiro tipo de equipamento de transporte que surgiu na face da terra tem sido o “trenó”. Este veículo mais parece uma barça, que fora esculpido de um tronco de árvore, e, em sua base foi posto dois estribos diagonais, que mais parecem patins para deslizar no gelo.

Entre os índios da América do Norte surgiram os “travois”, que na atualidade podem ser chamados os trenós da Groenlândia. Consistia de um veículo puxado por cães ou por cavalos e, na traseira duas vigas sobre as quais se colocava as varas com maiscargas.

E assim, animais domesticados e maquinarias foram surgindo e, entre elas a criação do “automóvel”. Neste caso, o termo “auto” = independência de cabrestos, “móvel” = locomoção por conta própria. Portanto: ‘automóvel’ vem significar que as rodas passavam a ser impulsionadas (a andar), com base naquilo que o próprio veículo dispusesse para andar – a auto-locomoção.

Conforme DETRAN do Paraná, podemos ver os relatos do contexto histórico da evolução do automóvel e o trânsito (2014, p. 2). “Estas descobertas trouxeram muitos benefícios a toda a humanidade, como; facilidades no transporte de cargas, escoamento de safras, transporte escolar, viagens turísticas, transporte de bens de consumo”, também para uso individual proporcionando liberdade de locomoção, flexibilidade de horários, dentre tantos outros.

Historiadores confirmam que, no primeiro século I (a.C.), o congestionamento do trânsito de Roma era um problema social de grande discussão, ao ponto de mobilizar o Rei Júlio Cezar, a proibir o tráfego com “carruagens de rodas no centro da cidade”, durante o dia, permitindo apenas a circulação dos veículos oficiais e os que fossem pertencentes aos patrícios (políticos do Senado).

Em Honorato (2009, p. 63/65) fica claro que: “A partir do século VIII, praticamente desapareceram as vias pavimentadas em razão do absoluto abandono romano, restando somente os caminhos de terra e nenhuma forma de intervenção na continuação da regulamentação das vias”.

2.1.-A singularidade do homem no trânsito.

Partimos da premissa de que, ‘o locomover-se é questão inerente ao ser humano’. Assim, é caminhando e utilizando de veículos, quer o biciclo, triciclo ou quadriciclo, esse homem vai e vem, num transitar contínuo, estabelecendo, adquirindo e exercendo o direito e a liberdade de ir e vir. Com a era industrial, (sec. XVIII, os veículos foram sendo cada vez mais aperfeiçoados, para inicialmente atender à necessidade vital da melhor locomoção, com potencializarão do direito de locomover-se com autonomia, com rapidez e, com mais segurança. Para entender melhor essas afirmativas, demarcamos o que apresenta o website do DETRAN do Paraná (2014): [...] no séc.XIX, surge na Europa, uma máquina revolucionária [...] Começa, assim, a

era dos automóveis que se espalhou por todos os continentes, interferindo diretamente na vida das pessoas. O automóvel trouxe consigo novas maneiras de agir, de pensar, de sentir. A sociedade começou a viver em outro ritmo. Assim fica claro que, o automóvel incorporou-se de forma progressiva e sistematizada na vida privada do homem, quando já no início do século XX, os veículos automotores foram sendo fabricados cada vez mais sofisticados e com seus motores a combustão fóssil, cada vez mais potente. O resultado foi à necessidade pública que todos os países tiveram por construir mais estradas e ruas urbanas, com avenidas cada vez mais alargadas para o trânsito desses veículos, (fruto da era industrial).

2.2.-Contextualizando o Trânsito no Brasil.

Considerando as estradas no Brasil, temos os relatos de Franz & Seberino (2014), quando concluem que: No Brasil a estrada mais antiga foi no século XVI chamado de *Caminho de Peabiru*, que ligava o Brasil até o Peru (Bolívia) passava pelo Paraná, Paraguai, Bolívia, a Cordilheira dos Andes e terminava no sul do Peru, onde pegava parte do Oceano Pacífico, sua principal função era guiar migrações indígenas, mas também serviu para facilitar a circulação de mercadorias e missões religiosas. Ainda Araújo (websítio, 2014, p. 1) considera que:

Muitos eram os caminhos utilizados pelos povos sul-americanos antes de o Brasil ser colonizado pelos europeus. Um dos mais conhecidos e discutidos pelos historiadores é o Caminho de Peabiru, que ligava a então Vicente (interior de São Paulo) à cidade de Cusco, no Peru. A trilha estendia-se por aproximadamente três mil quilômetros e também cortava Paraná, Bolívia e Paraguai. Peabiru é uma palavra da língua tupi-guarani, “pe” significa caminho e “abiru”, gramado amassado. E a rota ilustrava perfeitamente a descrição do nome, pois foi aberta no meio da mata virgem e, segundo alguns historiadores, tinha um metro e quarenta de largura. O tronco principal do caminho de Peabiru cruzava o Estado do Paraná, de Leste a Oeste, penetrava no Tchaco paraguaio, atravessava a Bolívia, a Cordilheira dos Andes e terminava no sul do Peru, onde pegava parte da costa do Pacífico.

Assim surgiram as primeiras regras para proteção de pedestres e, circulação de veículos automotores. Ainda em 1903, autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, criaram uma “carta de concessão” como forma de licença para dirigir, quando já “[...] em 1906, adotou-se obrigatório no país, o exame para habilitar motoristas”. (Oliveira, 1999, p. 29).

2.3.-A Legislação brasileira para o Trânsito: Lei 9.503 de 23/09/97.

Diante da crescente problemática que o trânsito apresenta, em 1997 foi sancionada a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o novo Código de Trânsito Brasileiro. Para tanto, o atual código, em vigor desde 22 de janeiro de 1998, tras o rigor das penalidades e infrações cometidas por motoristas e pedestres, dando tratamento que dispensa à Prevenção, já que, pela primeira vez há um capítulo inteiro que trata do assunto da imprudência ou embriaguês no volante.

Assim vemos que, a partir de 1998 o atual *Código de Trânsito Brasileiro* recebeu algumas revisões, proporcionou algumas inovações, quando no todo e, na atualidade vem englobar todas as medidas proativas e preventivas sobre o trânsito, compondo-se da Guarda Municipal de Trânsito, das comarcas brasileiras juridicamente instituídas, quando das Leis, Decretos e Resoluções: porém, sempre respeitando a abrangência e posição hierárquica da Lei. Conforme o art. 1º, § 1º do *Código de Trânsito Brasileiro* (1997, p.21) “Considera-se como 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”.

Araujo (2005. p 12) nos apresenta que “[...] temos que destacar que esta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro, funciona como um importante regulador externo do comportamento e das ações das pessoas perante o trânsito”. Neste caso, a Lei orienta empiricamente os usuários do trânsito a terem uma pauta e posicionarem-se com mais prudência em seus comportamentos e, possam dirigir e conviver de forma mais sociável, quando a legislação até essa última proposta parecia esquecer-se dos fatores de corresponsabilidade social por parte de quem dirige. Para que possa haver respeito à nova Lei do Trânsito, impescinde a mudança na consciência dos usuários que utilizam dos veículos para se locomoverem. Para que a mudança possa ocorrer esse fenômeno deve dar-se pela melhor formação e educação do condutores, quando no Art. 1º inciso 2º, do CTB diz que:

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do sistema nacional de trânsito. A estes cabendo no âmbito das respectivas competências, adotarem medidas destinadas a assegurar esse direito. (CTB. 1997, p. 34). Para tanto, o CTB, abrange à toda população brasileira, quer seja usuária ou não de veículos, uma vez que essa população está direta ou indiretamente envolvida no espaço do trânsito. Neste caso, usuário dos espaços públicos, na condição de pedestre ou motorista, com motocicleta ou veículo. A educação que todos devem apresentar torna-se questão imprescindível para a melhor cidadania, através do melhor convívio entre cidadãos.

2.4.-Medidas de direção defensiva para o tráfego.

Considerando os aspectos do trânsito e, sua problemática relacional no dia-a-dia, entendemos oportuno para esta Tese analisar os aspectos de orientação e conscientização propostos pelo Governo brasileiro para amenizar o impacto causador de acidentes. Se baseado na OMS - Organização Mundial de Saúde, verificamos que 90% dos acidentes causados no trânsito se dão por falha humana. Apenas 6% são causados por motivos relacionados às estradas e, outros 4% são causados por falhas mecânicas dos veículos. Neste sentido ao que cabe à motoristas, a própria OMS demarca três (3) os motivos centrais causadores de problemas: 1º -imprudência, quando de alguma forma o condutor quebra ou transgride alguma regra pré-estabelecida; 2º - negligência, quando o condutor descuida, tanto da condição do veículo quanto do cumprimento às normas de

conduta; 3º - por imperícia, quando falta suficiente e aprimorada habilidade, necessária ao bom manejo e condução do veículo.

Neste caso, para evitar os acidentes provocados por qualquer desses motivos acima referidos, as autoridades, tanto no âmbito Federativo, quanto estaduais e, mais recente as autoridades municipais tem se empenhado por ações preventivas, chamando esse empenho de “ação em favor da direção defensiva”. Nada mais do que um conjunto de recomendações de admissão de prudência, de atenção e, de perícia no volante, para que haja segurança, tanto para quem dirige, quanto para quem convive no trânsito. Na Revista eletrônica “Pensecarros” (2014), verificamos que:

Essa atenção voltada para todos os motoristas, com formação mínima e básica para dispor-se ao volante. Essas aulas são ministradas, durante o período de matrícula para fazer a “Carteira Nacional de Habilitação-CNH, eu excepcionalmente quando houver infração grave e, o poder judiciário determinar à volta à requalificação do condutor (Pensecarros, 2014, p. 1).

Outras medidas mais empíricas e contingentes, foram adotadas pela autoridade, quando a meta é reduzir o elevado índice nos acidentes de trânsito, quando o fundamental se evidencia no monitoramento rotineiro, na identificação e posterior punição dos infratores, com multas e punições restritivas sobre a CNH.

2.5.-O significado da Direção Defensiva.

Apontamos como melhor resposta sobre essa nossa pergunta central, o que refere a Revista Eletrônica “Consciênciapreventivista” (*op. cit.* 2014), quando destaca. “Direção defensiva é dirigir com objetivo de prevenir acidentes, atento às ações incorretas de outros motoristas e das possíveis condições adversas da pista e do tempo. Trata-se da prática de dirigir com segurança, reduzindo a possibilidade de ser envolvido em acidentes de trânsito”.

Para que um motorista possa alcançar sucesso e, boa conduta junto ao trânsito, evidenciam mais algumas recomendações:

Conhecer as leis do trânsito; Usar sempre cinto de segurança; Conhecer detalhadamente o veículo; Manter seu veículo sempre em boas condições de funcionamento; Fazer a previsão da possibilidade de acidentes e seja capaz de evitá-los; Tomar decisões corretas com rapidez nas situações de perigo; Não aceitar desafios e provocações; Não dirija cansado, sob efeito de álcool e drogas; Veja e seja visto; Não abusar de auto-confiança para não colocar a sua vida e nem a de outros em risco Revista eletrônica (2014). Considerando aspectos de ordem didática proposta pelo Manual de trânsito do DETRAN (2014, p. 86), fica claro que:

O condutor defensivo é aquele que adota um procedimento preventivo no trânsito, sempre com cautela e civilidade. O condutor defensivo não é aquele que dirige apenas, pois está sempre pensando em segurança, pensando em prevenir acidentes, independente dos fatores externos e das condições adversas que possam estar presentes. O condutor defensivo é aquele que tem uma postura pacífica, consciência pessoal e de coletividade, tem humildade e autocrítica.

Assim deve-se considerar os aspectos didáticos da formação dos condutores, através da necessidade de aulas específicas para o trânsito.

2.6.-Os índices de acidentes no trânsito brasileiro.

Em destaque acima referido, a Revista Veja, (ed. 2241/2011) fala sobre o elevado índice de acidentes e mortes, provocados pelo trânsito brasileiro. Neste caso, o elevado índice de acidentes de trânsito pode ser entendido como um *evento não-intencional*, diferente de um *evento não evitável*, quando um acidente ocorre pelas condições de negligência ou imprudência do condutor, que, não tem intencionalmente a disposição de se acidentar.

Neste caso, configura como improbidade pela 'falha humana'. Ocorre por falha do Homem ao volante, logo, concluem Scielsleski (1982, p. 79) & Barros (2003, p. 58), "esses fatores podem ser ajustados, quando há falha humana. Esses fatores são passíveis de prevenção, virtualmente completa, e não podendo assim, serem entendidos como eventos aleatórios".

Podemos constatar, então que, os acidentes de trânsito significam um evento (fenômeno, apesar de negativo), independente daquilo que deseja o condutor, quando vem causado por motivos extrínsecos à disposição psicológica do condutor. Podemos dizer que é uma ocorrência ou um fenômeno que ocorre por uma força externa, que surge, de forma inesperada, com a consequência de causar físicas e mentais.

2.7.-A Psicologia humana para o Trânsito

Considerando o campo da Psicologia para o Trânsito, no atual Código de Trânsito Brasileiro, (vigorando desde 1997), sua proposta está mais demarcada se comparado ao anterior, fato porque a nova Lei estipula maior rigor na aplicação de punições. Vejamos: se a gravidade da infração ultrapassar os limites da periculosidade culposa (normal), o autor da infração responderá por crime culposo. Neste caso, Rozestraten (1988, p. 41) adverte que:

O trânsito, por definição é um comportamento social. No trânsito todos os participantes devem atuar de forma permitir que cada participante chegue com segurança a seu destino. [...] O comportamento desajustado de um só indivíduo pode trazer prejuízos grandes para todo o grupo.

Assim fica claro que, as necessárias sanções e impedimentos na violação individual do direito do cidadão vem resumir-se na prática de um “trânsito mais seguro”, dado que índices de acidentes, tanto com pedestres quanto aqueles que envolveram apenas os condutores, vinham atingindo proporções alarmantes, refletindo em estatísticas na ordem de 53 mil mortes por ano no Brasil, (IBGE/Senso 2010).

Se considerada a argumentação de Vieira (2014, p. 4), fica claro que o relacionamento do brasileiro no trânsito também é uma questão de Psicogênese da violência e, isso vem redundar em fator de Psicologia Social que pode ser explicada nas conclusões do Assessor Jurídico da Câmara dos Deputados Federais, João Luiz de Vieira (2014):

O trânsito no Brasil é violento e mata, muito! Uma recente pesquisa sobre acidentes de trânsito, realizada pela Confederação Nacional dos Transportes mostra que, a cada 1000 quilômetros de rodovia pavimentada, morrem 213 pessoas por ano no Brasil, contra apenas 3 pessoas no Canadá. Nossas estradas matam 70 vezes mais do que as estradas de países desenvolvidos. A Itália que exhibe os piores índices de acidente entre os países desenvolvidos ainda é bem melhor do que nós, pois, ali, por cada 1000 quilômetros rodados morrem 24 pessoas por ano. (Vieira, 2013, p. 4)

Neste propomos dar menção à necessidade e ao formalismo da “Educação” e o papel que a escola exerce, em sintonia com seus educadores, para com a formação dos conceitos que necessariamente guiarão o cidadão condutor, por toda a sua vida e, no convívio com o espaço do trânsito.

Frente aos diferentes motivos pelos quais continuam evidentes os índices de acidentes e imprudências no trânsito brasileiro, evidencia, sem precedentes, anecessária conscientização e urgente Educação para o Trânsito. Assim entendemos, uma vez que o elevado índice de infrações no trânsito brasileiro, após 16 anos em vigor o novo CTB em pouco tem melhorado a questão de humanização do trânsito.

A situação da pouca eficácia social vem "acender uma luz de alerta" em relação às questões de relacionamento social e cidadania, quando a relação no trânsito perpassa a simples relação de respeito; ela se expressa em questão de valores e princípios de respeitabilidade para um convívio social saudável. Tem a ver com respeito ao próximo, obediência às leis, a solidariedade e prudência.

O que hoje evidencia muito forte é a pouca atenção dada à lei do trânsito, com fragilização dos bons costumes, que deflagra e traz à baila, uma sociedade com pouca formação sobre o tema, quando sua postura ainda se mostra com expressões de agressividade, individualismo e desrespeito, próprios de um ser humano rude, pouco conhecedor e, inconsciente para um bom convívio em seu meio. Aqui destacamos o que aponta Vasconcelos (1998, p. 89) “da importância de um comportamento adequado surge a necessidade de uma educação para o trânsito, no

sentido de as pessoas em qualquer posição que assumam na circulação terem atitudes compatíveis com as necessidades de segurança de todos”.

A partir destes aspectos, nada obstante que a escola constitui-se em espaço singular e significativo para a formação, mesmo que extensivo às novas gerações. Isto porque a problemática em questão envolve apenas os condutores de veículos e pedestres; muito mais do que isso, envolve a questão de sua cultura e formação de conceitos de convivencialidade, respeito, consideração, dentre outros – próprio de uma sociedade que dá valor a seus fundamentos culturais.

3.- Metodologia.

O perfil da investigação de nossa investigação baseia-se essencialmente na proposta do metodologista sampieri (*et.al*, 2008), além de outros, quando a essencialidade metodológica e de alcance de dados tem por base as propostas no campo epistemológico do “*fenômeno qualitativo*”. Neste caso, basta o aporte com modelo “*dedutivo*” de alcance, quando as singularidades da informação se mostram suficientes para o alcance das respostas.

Neste perfil de proposta, o modelo de alcance obedece ao que Sampieri (2006) chama de pesquisa no campo “qualitativo”; apesar das diferentes variáveis, quando propomos um aporte de dados independentes (secretaria municipal de trânsito e transporte urbano) com sua proposta formadora alinhavada no espaço da educação regular. Com base nas propostas de sampieri (2008) e, nas propostas de boa ventura (2011), propomos o alcance de dados, baseados em três tipificações de alcance.

Para alcançar dados na delimitação 1ª, propomos o “*tipo*” de alcance com aporte “*explicativo*”. Para esse alcance contribui sampieri (2008, p. 107), expondo os estudos explicativos vão além da descrição de conceitos ou fenômenos, ou do estabelecimento de relações entre conceitos, estão destinados responder as causas dos acontecimentos, fatos, fenômenos físicos ou sociais. [...] seu interesse está em responder por que ocorre um fenômeno e, em quais condições ou por quê duas ou mais variáveis estão relacionadas.

Para alcançar dados nas delimitações 2ª, 3ª e 4ª, propomos o “*tipo*” de alcance com aporte “*descritivo*”. Este aspecto deixa claro, Oliveira (1999, p.114), quando propõem “o trabalho descritivo procura abranger aspectos gerais e amplos de um contexto social como: [...] situação social, econômica e política das minorias e opiniões comunitárias, entre outros”.

Também sampieri (2008, p. 101) conclui, os estudos descritivos procuram especificar as propriedades, as características e os perfis importantes de pessoas, grupos, comunidades ou qualquer outro fenômeno que se submeta a análise. [...] em um estudo descritivo seleciona-se uma série de questões e mede-se ou coleta-se informações sobre cada uma delas para assim, descrever o que se pesquisou.

3.1.- Espaço e população investigada.

O espaço demarcado nesta investigação corresponde especificamente aos ambientes das escolas municipais: escola municipal de educação básica Uilibaldo vieira Gobbo, situada às margens da rodovia br-163, setor comercial norte na escola municipal Rodrigo Damasceno situada na Avenida Jequitibás s/n Jardim Violetas, em Sinop-MT escola municipal Sadao Watanabe, situada na Avenida das Sipipirunas, número 565, em Sinop-MT. Neste espaço escolar propomos a investigação para alcance dos dados previstos nas variáveis 2ª, 3ª e 4ª.

Escola municipal Uilibaldo Vieira Gobbo conta com atualmente com 210 alunos devidamente matriculados, 23 alunos matriculados no 3º ano do ensino fundamental matutino e, 21 alunos matriculados no 3º ano vespertino. Para o corpo docente o quadro e, a dotação assim se apresenta: total de professores do ensino fundamental 3 professores do 3º ano escolar (3ª série).

Escola municipal Sadao Watanabe conta com 860 alunos devidamente matriculados, e com 30 alunos matriculados no 3º anos matutino e, 33 alunos no 3º ano vespertino. Para o corpo docente o quadro e lotação assim se apresenta: total de professores do ensino fundamental 3 professores do 3º ano escolar (3ª série);

Escola municipal rodrigo damasceno 973 alunos devidamente matriculados e com 35 alunos matriculados nos 3º anos matutino e, 35 alunos 3º ano vespertino. Para o corpo docente o quadro e lotação assim se apresenta: total de professores do ensino fundamental 3 professores do 3º ano escolar (3ª série).

3.2.-Técnica de coleta de dados.

Para alcançar os dados, adotamos as técnicas, pertinentes à variável de cada delimitação da problemática. Propomos resposta à primeira delimitação, que aponta para: *“um estudo exploratório para compreender sobre quais fatores contribuem para que o trânsito de Sinop-MT se apresente tão violento”* a técnica com perguntas semi estruturadas, de forma 'não experimental' proposta para o diretor do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Sinop-MT.

Quando os dados foram coletados durante a primeira semana do mês de fevereiro de 2014, na Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Sinop-MT. Os dados, devidamente apontados em *“Fichas contendo 09 (nove) perguntas estruturadas”*, de cujos resultados, devidamente transcritos e discutidos.

Quanto as propostas de formação preventiva, as diferentes instâncias governamentais tem proposto enquanto ação formadora e de conscientização humana para o Trânsito” a técnica sugerida por Sylvia Constant Vergara (2008, p. 15), proposto em forma de técnica da Análise do Conteúdo.

Quando o Plano Político Pedagógico da rede municipal de ensino de Sinop-MT, sobre educação para o trânsito". Para o alcance dos dados propostas para essa variável, adotamos a mesma técnica proposta para a variável segunda (2ª), técnica da Análise do Conteúdo, novamente inspirado em Vergara (op. cit. 2008), quando dá mais esclarecimentos sobre essa técnica:

Comoplanejar e ofertar aos professores das séries iniciais, nas escolas públicas municipais de Sinop-MT, o tema "Trânsito" adotamos a técnica dos Grupos em foco, com aporte de perguntas abertas e em profundidade, contendo cinco (5) perguntas/tópico indicativas junto aos educadores dos terceiros (3ª) anos do ensino fundamental, em três (3) unidades educacionais e momentos diferentes, das escolares da rede municipal de ensino de Sinop-MT.

4.- Discussão dos resultados.

Tendo em vista, que o trânsito de Sinop/MT, apresenta elevado índice de acidentes relacionados à ele, quando se confirma o aporte teórico que fundamenta tais medidas, propostas educativas devem ser apresentadas para contribuir e intervir frente às questões negativas encontradas no sistema viário desse município.

Diante deste contexto, a "educação" exerce um papel fundamental para que alguns fatos possam ser amenizados. Acreditamos que a educação é o fator preponderante na mudança de comportamentos inadequados. Nesse sentido, o atual Código de Trânsito Brasileiro acreditando que tais mudanças possam ocorrer, formulou um capítulo exclusivo voltado à Educação para o Trânsito.

Com essas expectativas, de que a educação abrange toda a sociedade, o MEC - Ministério da Educação MEC, elaborou os Parâmetros Curriculares Nacionais adotando posturas voltadas para um aprendizado voltado a realidade vividas pelos educandos. Nesse sentido, a educação sendo considerada como instrumento de transformação da realidade de uma sociedade, deve-se estabelecer critérios e métodos para que esse conhecimento seja válido. Desta forma, sua inclusão da Educação para o Trânsito nos currículos escolares, assegura um aprendizado indispensável de transformação onde a interação de alunos e professores propicia um conhecimento pleno da realidade do local em que se vive.

A escola que visa a construção de conhecimentos através de diferentes conceitos inerentes ao processo de ensino/aprendizagem, estabelece em seus currículos conteúdos teóricos adequados de acordo com a realidade do meio, buscando a integração entre a teoria e a prática.

Uma metodologia adequada aos conteúdos possibilita que os educandos, através da interdisciplinaridade, adquiram conhecimentos para atuar como agentes transformadores da realidade social em que estão inseridos. Assim, a educação para o trânsito, introduzidas nas instituições educacionais, desde as séries iniciais, oportuniza os educandos para uma melhor compreensão do seu cotidiano, dos seus hábitos e atitudes. Neste sentido Martins (2007, p. 93) ressalta que: a temática Educação para o Trânsito pode ser trabalhada de forma interdisciplinar envolvendo

todas as áreas do conhecimento. A partir disso, a escola pode desenvolver atividades educativas voltadas ao trânsito através de situações reais, significativas, contextualizadas, que oportuniza o educando a perceber sua importância diante de tais situações. Contudo:

[...] trabalhar com a Educação no Trânsito nas instituições educacionais, propõe garantir aprendizagens essenciais para a formação de cidadãos autônomos, críticos e participativos, capazes de atuar com competência, dignidade e responsabilidade na sociedade em que vive. (Mantovani, 2003, p. 16).

O que podemos verificar através da pesquisa em loco, é que medidas mais eficazes devem ser tomadas mediante ao violento trânsito do município de Sinop/MT, pois os trabalhos educativos, campanhas, melhorias na infraestrutura, já são realizados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano, como medidas que possam atenuar os índices de ocorrências nas vias públicas, através das parcerias com instituições educacionais, empresas, e outras.

Contudo, o que se percebe é que com o crescimento acelerado do município, tem aumentado o fluxo nas vias públicas, afetando mobilidade de seus usuários, gerando várias consequências negativas. As imprudências inconsequentes dos usuários do trânsito, são fatores preocupantes para o município, que procura implantar programas socioeducativos de trânsito nos diversos segmentos da sociedade (escolas, outdoors, jornais, revistas, panfletagens, blitz educativas) com objetivos de promover uma educação voltada a um trânsito mais seguro, harmônico, e principalmente com pessoas mais conscientes de suas ações e atitudes. Segundo Martins, nos relata que:

Tornar o trânsito mais humano requer motivação na perspectiva educativa que refletirá na motivação da escola, da família e de todo o espaço de trânsito, estendendo-a transversalidade a muito além da alfabetização e do Ensino Fundamental e Médio, ou seja, na dimensão do ser humano de forma totalitária, atingindo-o no que ele tem de mais importante: cidadania, ética e respeito, que são elementos organizadores de uma instituição social. (Martins, 2007, p. 106)

Mediante a tais elementos, as mudanças vem acontecendo, mas de forma gradativa, pois para que tais transformações aconteçam é fundamental haver o envolvimento de toda a sociedade, vale ressaltar que o comprometimento de todos em se conscientizarem sobre a importância de suas atitudes mediante ao trânsito, possibilita na construção de um ambiente mais seguro.

5.-Conclusão.

Conclui-se da pesquisa realizada no município de Sinop-MT nas instituições educacionais municipais em turmas do terceiro ano do ensino fundamental, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano, professores da rede municipal atribuídos na sala de aula do terceiro ano do ensino fundamental. Contudo, nos

deparamos com algumas dificuldades no decorrer desta pesquisa. O pouco embasamento bibliográfico, dificultou uma investigação mais aprofundada. Diante das fontes bibliográficas, estas foram exploradas ao máximo, para progressão da pesquisa.

Alguns acontecimentos inesperados ocorreram dificultando as etapas de investigação, acontecimentos imprevistos a nível pessoal, a disponibilidade dos participantes entrevistados entre outras. Alguns dos participantes envolvidos recusavam a responder os questionários, alegando falta de tempo. Tais circunstâncias nos colaboraram com momentos de desmotivação. Mas diante de tantos acontecimentos trágicos ocorridos em nosso município, a pesquisa torna-se inerente, assim as instituições educacionais e os envolvidos na pesquisa, foram elementos fundamentais para que averiguássemos como o tema “trânsito” está inserido sistema educacional desse município.

Para tanto, podemos verificar através das investigações, que este tema, encontra-se algumas falhas a serem revistas. Na fala de alguns professores pesquisados, nos relatam que a falta de material didático e formação sobre o tema, e que os trabalhos realizados contam com a parceria da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Sinop/MT. Contudo, verificamos que o referido tema, é desenvolvido com mais intensidade em datas específicas, como a Semana Nacional de Trânsito, comemorada entre os dias 18 a 25 de setembro, prevista na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito. § 1º. Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais. § 2º. As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito. Art. 326. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro. (Brasil, CTB, 1997, 36).

Diante desses artigos descritos acima, torna-se evidente que há leis que asseguram essas ações, contudo, verificamos que no decorrer desses dias, a abrangência sobre a temática favorece um enfoque que destaca em todo o território nacional. O Governo Federal com intuito em mostrar um comprometimento na superação dos problemas e dificuldades educacionais, a Lei nº 9.394/96, mais conhecida como LDB. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, cria condições para a institucionalização dos PCNs - Parâmetros Curriculares Nacionais, o qual apresenta sugestões para orientação curricular durante o processo de ensino/aprendizagem nas unidades educacionais. Contudo, o PCN apresenta os “Temas Locais”, que tratam

de conhecimentos vinculados à realidade. Diante deste, o trânsito é mencionado como sugestão deste tema.

Contudo, toma-se um exemplo o caso do trânsito, que, embora esse seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significação principalmente nos grandes centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza extremamente diversa nos PCNs (Brasil, 2001.vol.8, p.35). É sabido que o o trânsito hoje é considerado um assunto de urgência no município de Sinop/MT, torna-se evidente que o mesmo seja inserido nos currículos escolares de forma contínua. O que nos deparamos através dos relatos das entrevistas, é que esse tema, não está desenvolvido de forma intensificada como deveria ser. Sabemos que a escola, propicia conhecimentos significativos, para promover a conscientização dos alunos, para que aconteça o menos possível de falhas em nossa sociedade.

6.-Bibliografia.

Alvarenga, E. M. de. (2008). *Metologia de la investigación Cualitativa y Cuantitativa*. 2ª ed. A-4. Assunción/PY: diseños.

Araujo, F. (2014). *Caminhos de Peabiru*. Disponível em: <http://www.historiabrasileira.com/brasil-pre-colonial/caminho-do-peabiru>.

Barros A. J. D. (et. al.) (2003). Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. *Cadernos Saúde Pública*.

Bernardes, J. M.B. (2010). *Educar para o trânsito no ensino fundamental: uma visão geral*. Monografia MBA. Gestão Estratégica de Projetos. Centro Universitário: UNA.

Boaventura, E. M. (2008). *Metodologia da Pesquisa*. São Paulo: Atlas.

Brasil. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*: promulgada em 5 de outubro de 1988. Contém as emendas constitucionais posteriores. Brasília, DF: Senado.

Brasil. (2014). *Violência no trânsito brasileiro*. Pesquisa publicada IPEIA: Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article.

Brasil. (2014). *Controle de velocidade*. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/control-de-velocidade>.

Brasil. (1996). *Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional*: nº 9394/96. Brasília :Senado Federal.

- Brasil. (2007). *Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº. 9.503, de 23/09/1997*. 3ª ed. Brasília: DENATRAN.
- Brasil. (2014). *Educação para o Trânsito*. DENATRAN. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/campanhas>.
- Brasil. (2014). *Fundamentos do trânsito*. DETRAN Brasília. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/unidade%202.pdf>.
- Brasil. (2001). *Apresentação dos temas transversais: Ética*. Parâmetros Curriculares Nacionais: Ministério da Educação. Secretaria da Educação Fundamental. 3ª ed. Brasília, MEC.
- Faria, E. de O. (2014). *História do transporte no mundo*. Disponível em: <http://www.transitocomvida.ufri.br/HistoriaDoTransitoNoMundo.asp>.
- Franz, C. M. & Seberino, J. R. V. (2014). *A História do Trânsito e sua evolução*. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/.pdf>.
- Freire, P. (1993). *Política e educação: ensaios*. São Paulo: Cortez Editora.
- Martins, J. P. (2007). *A Educação de Trânsito: campanhas educativas nas escolas*. Belo Horizonte: Autêntica.
- Navarro, R. (2014). *Quando foi inventada a roda?* Abril cultural, ed. 58. Rev. eletrônica. Disponível em: <http://mundoestranho.abril.com.br/materia/quando-foi-inventada-a-roda>.
- Oliveira, F. A. (1999). *Dolo e culpa nos delitos de trânsito*. Porto Alegre: Sagra Luzzatto.
- Paraná. (2014). *Educação para o Trânsito, Programa do Detran do PR*. DENATRAN. Coordenadoria Pedagógica. Disponível em: www.educacaoparaotransito.PRgov.br/modules.
- Paraná. (2014). *Um pouco da história do trânsito*. Coluna editorial. DENATRAN. Disponível em: www.ciretran.pr.gov.br.
- Revista Eletrônica, Pensecarros. (2014). *Direção defensiva*. Disponível em: www.revista.pensecarros.com.br/pagina/direcao-defensiva.html.
- Rozestraten, R. J. A. (1988) *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: Ed. USP.

- Sampieri, R. H. (et.al). (2008). *Metodologia da pesquisa*. 3ª ed. São Paulo: MacGraw-Hill.
- Sciesleski A. J. (1982). Aspectos psicopatológicos do homem no trânsito. *Rev. Bras. Medicina do Tráfego*.
- Vasconcellos, E. A. (1998). *O que é Trânsito. Col. Primeiros passos*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense.
- Vergara, S. C. (2008). *Métodos de Pesquisa em Administração*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Atlas.
- Vieira, J. L. de P. (2014). *Questões que envolvem os controladores de velocidade utilizados na fiscalização de trânsito no Brasil*. (In: desenvolvimento urbano, trânsito e transporte). Câmara dos Deputados. Brasília/DF. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/esnottec/tema14/pdf/312341.pdf>.
- Websítio, IBGE. (2012). *Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais*. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>.