

TRANSITOLÂNDIA: MAIS UMA UTOPIA EM BRASÍLIA?

TRANSITOLAND: MORE A UTOPIA IN BRASILIA?

Cristian Pedro Rubini Dutra*
Fernanda Müller**

Resumo: O artigo apresenta uma reflexão sobre os materiais pedagógicos dirigidos às crianças pela Transitolândia/DF. A preparação de crianças em idade escolar faz parte da socialização de futuros motoristas e de uma integração específica ao sistema de trânsito – como pedestres e motoristas. A educação para o trânsito incorpora as crianças, mas parece que espera delas a resolução de problemas que são predominantemente causados pelos adultos. Trata-se, igualmente, de uma educação voltada para o futuro que reproduz no tempo uma concepção de mobilidade, qual seja: individual, privada e motorizada.

Palavras-chave: Educação para o trânsito. Infância. Ensino Fundamental.

Abstract: The article reflects on the pedagogical materials directed to children by Transitolândia/DF. The preparation of school children is part of the socialization of future drivers and of a specific integration to the transit system - such as pedestrians and drivers. Traffic education incorporates the children, but it seems that it is expected from them to solve problems that are predominantly caused by adults. It is also about a future-oriented education that reproduces in time a concept of mobility, namely: individual, private and motorized.

Key words: Education for traffic. Childhood. Elementary School.

Introdução

No Brasil, morre-se muito no trânsito. Na comparação internacional, o país fica em quinto lugar, só perdendo posição para Índia, China, Estados Unidos e Rússia (AGÊNCIA BRASIL, 2018). Dados do Ministério da Saúde (BRASIL, 2017a), mostram que o número de óbitos por acidente de trânsito no Brasil em 2016 foi de 34.850, sendo que um terço das vítimas eram motociclistas. Em choque com essa realidade, há todo um esforço de usar a educação para reduzir a violência no trânsito. Uma rápida análise da legislação de trânsito mostra certa preocupação tanto com a punição como com a prevenção de acidentes.

* Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade de Brasília. UnB. Brasília. Brasil. E-mail: cristian.dutra@gmail.com.

** Professora Associada da Universidade de Brasília/Professora do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Minas Gerais. Unb/UFMG. Brasília/ Minas Gerais. Brasil. E-mail: fernandamuller@unb.br.

A partir de uma parceria entre os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, intermediados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o Código de Trânsito Brasileiro¹ (CTB) (1997a), art. 78, parágrafo único, prevê que 10% do total arrecadado destinado à Previdência Social, multas e seguros obrigatórios é mensalmente repassado ao coordenador do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para ações de Educação para o Trânsito. Logo, uma das formas utilizadas no Brasil para encaminhar o problema dos acidentes de trânsito é a via educativa.

OCTB, capítulo VI, trata especificamente da Educação para o Trânsito como direito dos cidadãos e dever do SNT. Dentre outras iniciativas, encontram-se: a obrigatoriedade de coordenação de educação em cada órgão do SNT; o estabelecimento de temas e cronogramas de campanhas de educação; a difusão em rádio, televisão e publicidade impressa de campanhas educativas; a promoção de atividades da Educação Infantil ao Ensino Médio; a relação com universidades para a prevenção de acidentes; a obrigatoriedade em campanhas publicitárias de mensagens educativas; e a possibilidade de convênios com órgãos educacionais locais.

Quase 20 anos após o CTB, a Resolução n. 514 (BRASIL, 2014) dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito; neste documento, cujo texto se concentra em quatro páginas, a palavra “educação” aparece sete vezes. Entretanto, como proposta pedagógica voltada à educação escolar, data de 1997 o documento Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs), que já abordava o trânsito. Tratado como um tema transversal, o trânsito poderia ser encaminhado pedagogicamente de formas diversas, de acordo com a taxa de acidentes de cada localidade: “muitas cidades têm elevadíssimos índices de acidentes com vítimas no trânsito, o que faz com que suas escolas necessitem incorporar a educação para o trânsito em seu currículo..” (BRASIL, 1997b, p.45). O mesmo documento também associa o trânsito a um modo de vida e às relações sociais estabelecidas nos grandes centros urbanos e sugere que seja empreendida uma reflexão

¹ O CTB, precisamente no art. 6º, parágrafo I, enfatiza que é objetivo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), “estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento”. Além disso, o art. 326 do CTB prevê a Semana Nacional de Trânsito, que deverá sempre ocorrer entre 18 e 25 de setembro. Em 2018, a semana foi intitulada “Nós somos o trânsito”.

sobre o direito ao transporte e à qualidade de vida, e sobre as regras de trânsito, segurança de motoristas e de pedestres (BRASIL, 1997c, p. 29).

O presente artigo tem como objetivo tratar uma das estratégias da Educação para o Trânsito, mais precisamente, a organização de minicidades em que crianças, em um contexto setorizado e protegido, têm acesso a regras básicas de trânsito. Analisamos as ações pedagógicas oferecidas pela Escola Vivencial de Trânsito - “Transitolândia”, vinculada ao Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal (DER/DF). Para isso, tomaremos como dados as informações disponibilizadas no próprio sítio eletrônico da Transitolândia, assim como gerados durante uma excursão, que acompanhou a visita de crianças de uma escola pública de uma Região Administrativa periférica do Distrito Federal (DF), e os materiais pedagógicos a elas apresentados.

Nosso argumento é de que a preparação de crianças em idade escolar faz parte da socialização de futuros motoristas e de uma integração muito específica ao sistema de trânsito – como motoristas. A Educação para o Trânsito incorpora a criança, mas parece que espera dela a resolução de problemas que são predominantemente causados pelos adultos. Trata-se, igualmente, de uma educação voltada para o futuro que reproduz no tempo uma concepção específica de mobilidade, qual seja: individual, privada e motorizada. Acaba reforçando no imaginário e nos desejos infantis um padrão que se mostra cada vez menos sustentável, sem abordar junto às crianças outros padrões de mobilidade possíveis.

A organização do trânsito no Distrito Federal

O uso massivo de automóveis gerou grandes mudanças não somente nas cidades, mas na economia, cultura, no meio ambiente, no espaço e até nas artes (SHELLER; URRY, 2000). Igualmente, é por meio de automóveis que preponderantemente se circula no espaço público.

O advento do automóvel acaba trazendo novas combinações de práticas sociais e formas de viver à cultura globalizada. Não raro, é possível observar várias práticas que ocorriam fora de tais espaços móveis, acontecendo também dentro deles (URRY, 2006). Tal ambiente privado - que é o interior de um automóvel-, circula constantemente no ambiente público. Essa situação faz com que se mescle frequentes ideias de público e privado historicamente construídas, mas que também se crie novas formas de sociabilidade e de convivência. O trânsito é um sistema integrado e em movimento,

sendo composto de diversos atores sociais que atuam no funcionamento – ou não – do mesmo (SHELLER; URRY, 2003).

A principal força de tal regime automobilístico é a construção de um imaginário social de que a predominância dos automóveis na organização da vida cotidiana, assim como o seu protagonismo nas ruas, é irreversível, apesar de algumas experiências urbanas mostrarem que seu domínio vem diminuindo.

Mimi Sheller e John Urry (2000) sugerem que o automóvel produz uma “flexibilidade coercitiva”, isto é, ao mesmo tempo em que o carro proporciona acesso a diferentes espaços sociais de acesso limitado por outras formas de mobilidade, ele também reprime outras formas de transporte, como o ciclismo e a caminhada, e reduz investimentos e alcance do transporte público.

Tal flexibilidade também se adapta a um modelo de mundo cujo tempo não é mais regulado ao “passo” do relógio (como o era para metrô e trens), com horas corretas e compromissos limitados. A flexibilidade é adequada a possibilidade de se ir em diferentes lugares em menor tempo e também de acessar outros longínquos. Por outro lado, a cidade adequou-se à lógica do carro e sua expansão é, em grande medida, resultado das possibilidades que a automobilidade introduz.

O crescimento da automobilidade provocou a saída de diversos atores sociais das ruas, como a organização de suas vidas também dependendo de automóveis. Muitos desses ideários foram historicamente típicos das classes médias e altas, todavia, com a expansão do consumo de automóveis no Brasil na primeira década dos anos 2000, distintas classes puderam ter tal experiência, o que inclusive resultou no aumento de fatalidades relacionadas ao consumo de automóveis (BRASIL, 2008a).

O Distrito Federal (DF) organiza-se entre o Plano Piloto (área planejada) e outras 30 Regiões Administrativas (anteriormente conhecidas como cidades-satélite), cuja responsabilidade é do Governo do Distrito Federal (GDF). Tais regiões são ligadas, em grande medida, por estradas distritais, as estradas-parque (EP) e, em alguns casos, por Rodovias Federais que ligam a capital federal ao estado de Goiás.

Como toda metrópole brasileira, o trânsito no Distrito Federal toma proporções preocupantes dada a imobilidade de vários pontos em diversos momentos do dia. A implementação de novas áreas residenciais e a ocupação do solo (situação comum diante das características heterodoxas de uso de terra no DF), sem a devida preocupação

do Poder Público com o impacto no trânsito da cidade, fez com que alguns pontos da cidade se tornassem sinônimo de congestionamento.

Tal situação agrava-se a partir do momento que habitantes de áreas de maior concentração populacional, as cidades do entorno do Plano Piloto e do Distrito Federal precisam diariamente se deslocar para o “centro”, o Plano Piloto, área que concentra a maioria dos empregos e serviços. De acordo com a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) (GDF, 2018a), realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), 68% dos domicílios possuem automóvel.

Antes mesmo da construção das principais vias de Brasília, o projeto urbanístico de Lúcio Costa, de 1957, deu prioridade à construção da malha viária do Plano Piloto, iniciada no então chamado Setor Sul, hoje Asa Sul, apesar de outras estradas estarem sendo construídas até as Regiões Administrativas do Gama, Guará e Riacho Fundo. Entre 1958 e 1959 foi construída a Estrada-Parque Contorno (EPTC), que contorna a região central do Distrito Federal, cercada por um cinturão verde, que liga os novos núcleos urbanos (modelo baseadas nas park-ways norte-americanas). Igualmente com inspiração nas tendências de reforma urbana descentralizada do urbanismo internacional, na nova capital federal os assentamentos só poderiam aparecer fora do limite do Plano Piloto e seriam ligados por tal conceito de estradas:

Unem-se, assim, dois conceitos do planejamento regional do Plano da Grande Londres: cidades-satélite conectadas por estradas-parque (...) [com] presença de um cinturão verde, controle do crescimento do centro urbano mediante a criação de cidades-satélites e articulação do território por meio de um sistema de estradas-parques (MARTINS; LIMA NETO, 2013, p. 28-29).

As estradas rodoviárias do Distrito Federal não foram construídas – como em outras unidades da Federação – com o objetivo principal de interligarem-se ao Parque Rodoviário Nacional, mas para “carrear a maior densidade de tráfego entre as áreas urbanas e articular a região interna aos limites da EPTC” (BRITO, 2009, p. 118). Outras vias rápidas foram construídas, ligando as demais Regiões Administrativas, sempre tendo como espinha dorsal a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA; prolongamento da Rodovia Brasília – Belo Horizonte). Entretanto, a prioridade da implementação da malha viária no Distrito Federal, ocorreu, indubitavelmente, no Plano Piloto. Em 1961, na parte planejada da cidade, foram asfaltados quase 1.500.000 m², enquanto a prioridade para as cidades-satélite era a de calçar somente as avenidas principais (BRITO, 2009).

De certa forma, seja como projeto ou como ideologia, Brasília e a automobilidade no Brasil podem ser entendidas como símbolos centrais da tentativa desenvolvimentista brasileira de alcançar o progresso – encampada de Washington Luiz (“governar é abrir estradas”) até Juscelino Kubitschek. Wolfe (2010), não vê como coincidência o fato de a nova capital federal ser conectada por estradas que ligam a regiões distantes, com grandes vias e de ser já na sua construção uma cidade dependente de automóveis. Tal situação estaria situada na psiquê nacionalista de então e personificada na figura de Kubitschek, mas que diferente do parque automobilístico nacional – outra obsessão do então presidente –, a nova capital nacional foi construída sem investimento estrangeiro. Para Wolfe (2010, p.150), “Brasília trouxe um *novo senso de mobilidade*, mudança, e desenvolvimento que desencadearia o verdadeiro potencial da nação” (grifos e traduções nossas).

O modelo de uma cidade planejada na metade do século XX como Brasília foi influenciado por uma referência urbanística de “descentralização da grande metrópole, a partir de um sistema de cidades-satélites, [com] a presença de um cinturão verde e um sistema de estradas-parque (ou seja, rodovias que cortam o espaço natural), ligando os núcleos urbanos” (MARTINS; LIMA NETO, 2013). Trata-se de uma cidade que foi planejada para ser apenas Plano Piloto, “mas que já nasce polinucleada” (MEDEIROS; CAMPOS, 2010, p.139).

Para Martins e Lima Neto (2013), preponderou no Distrito Federal um sistema de cidade que não cresce nos arredores de um único centro, mas em diferentes centros urbanos. A homogeneidade de características populacionais nas cidades-satélite, setorização das atividades, o tombamento e a concentração de empregos no Plano Piloto, resultou no aumento significativo das necessidades de deslocamento da população da capital federal.

Já no Plano Piloto, por conta da característica de espaço aberto, pedestres e veículos separam-se. Para Holanda (2010), embora o espaço brasiliense tenha sido pensado com característica de acesso homogêneo, prevendo a adequação de circulação de pedestres e veículos, o resultado é distinto da intenção de Lúcio Costa. Encontros esperados nos vastos espaços públicos não acontecessem como imaginado. Para o autor (2010, p. 234-235):

Esta cidade é um arquipélago de setores separados por “terra de ninguém”. Em cada setor, as práticas sociais materializam uma única categoria da divisão técnica do trabalho, eliminando-se a complexidade, ambiguidade e indeterminação que historicamente caracterizam as áreas urbanas. É nas áreas centrais que isso se caracteriza com maior clareza (...), na medida em que os atributos implicam na ausência daquela “condensação” de vida urbana, apenas esboçada na Rodoviária e no Setor Comercial Sul.

Foi produzida uma descentralização que levou a um condicionamento dos padrões de mobilidade de alta dependência do automóvel, inclusive por conta da

ausência de ligações adequadas de transporte público em muitas das Regiões Administrativas, incluindo as com densidade populacional mais alta - da mesma forma em que em regiões de baixa densidade e renda per capita alta, acontece a inibição de transporte por meios mais ecológicos pela ausência de opções (MARTINS; LIMA NETO, 2009; MARTINS; LIMA NETO, 2013). Parece ser o caso de uma etapa das mudanças urbanas, em que se passou da urbanização que concentrava as pessoas no espaço, para uma segunda (que em Brasília é a única fase), em que as possibilidades da organização pela automobilidade levam a uma dispersão dos lugares e pessoas no espaço (SHELLER; URRY, 2000).

Para Holanda, Ribeiro e Medeiros (2008), tal organização urbana apresenta resultados positivos como grandes áreas verdes e uma boa performance bioclimática, considerando a média do Planalto Central brasileiro. Contudo, questões sociais agravam-se, tais como o baixo adensamento populacional, a grande dispersão da população no território, a necessidade de grandes deslocamentos diários, infraestrutura urbana com baixo uso e uma configuração urbana que desfavorece sistemas públicos de transporte.

Educação para o trânsito no Distrito Federal e a Transitolândia

Sheller (2004) argumenta que a maioria dos sujeitos sabe dos problemas relacionados a automobilidade, tais como acidentes, impacto no trânsito, influência na geografia da cidade, entre outros. Seu argumento, no entanto, é que o que os faz repensar seus gestos e atitudes é a relação afetiva que possuem com o meio ambiente, com a vida na cidade, sua preocupação com a saúde, a experiência em outros meios de transporte, dentre outros. Logo, a conscientização precisa ser afetiva, apelando à criação de gostos e aspectos emocionais da vida das crianças. Para além do ensino das regras de trânsito, como a prevenção de acidentes e as condutas de segurança, a proposta de Educação para o Trânsito precisa englobar mudanças sociais e pessoais.

No entanto, a educação para o Trânsito no Brasil parece ter optado por um caminho comum entre muitos atores envolvidos na sua implementação - Polícia Militar, DETRAN, Ministério do Transporte e secretarias locais de transporte e infraestrutura -, que é o de dar destaque a conteúdos de segurança e regras de trânsito.

O primeiro conteúdo, qual seja, a segurança, advém de uma premente necessidade que é a diminuição dos acidentes de trânsito. Tal conteúdo lança mão de diversas atividades para mostrar quais comportamentos podem colocar em risco o bem-estar de usuários das vias. Aos adultos, destacam-se campanhas na imprensa que atentam para os riscos de se, por exemplo, dirigir embriagado e as consequências de tal ato – sempre muito focado na possibilidade e repercussões de um acidente. Para

crianças, para além de algumas noções do que fazer dentro de um automóvel, como o uso do cinto de segurança e de cadeirinhas até os sete anos, centra-se em grande medida nos riscos que as mesmas correm enquanto pedestres.

Um instrumento de uso didático comum por diferentes autoridades de trânsito, são as minicidades. As mesmas configuram-se como tentativas de réplicas de regiões centrais de cidades, que buscam, por meio de vias em tamanho proporcional, reproduzir as experiências urbanas (especialmente as automobilísticas), utilizando artefatos que lembram automóveis a movimentar-se. Nesses espaços as atividades ocorrem como se fosse uma peça teatral, em que alguns precisam atravessar ruas e outros precisam trafegar nas mesmas simulando o trânsito de automóveis.

Fazendo uso do recurso da minicidade e como parte do programa de Educação para o Trânsito, no DF, “A Transitolândia foi criada com a missão de promover a educação e a prevenção de acidentes no trânsito, bem como, conscientizar a importância do comportamento seguro de todos nós no trânsito” (GDF, 2018b). O foco de prevenção também seriam os atropelamentos de crianças, sobretudo em rodovias, em locais próximos às passarelas e em travessias urbanas.

O programa tem duas expectativas em relação à sua efetividade junto às crianças: seriam elas potenciais conscientizadoras de adultos no presente, mas também adotariam um estilo seguro de condução no futuro. A primeira expectativa é evidente na consideração de crianças como “agentes multiplicadores”, isto é, o programa aposta que elas possam atuar de forma incisiva na conscientização de adultos em seu meio familiar e comunitário. A segunda expectativa é se expressa na frase: “possam adotar, como pedestres e futuros motoristas, um comportamento seguro no trânsito” (GDF, 2018b).

A Transitolândia foi inaugurada em setembro de 2004 e se localiza a aproximadamente 17 km do centro do Plano Piloto de Brasília, em uma área do Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal (DER-DF). Durante o ano letivo, abre uma agenda de dois em dois meses, para que as escolas públicas e privadas possam marcar as visitas. Uma vez fixada a data, o DER-DF se responsabiliza pelo transporte das crianças e professoras à Transitolândia, oferece lanche e direciona as atividades.

A área da Transitolândia conta com duas instalações principais: um anfiteatro (à direita da representação) e a minicidade (à esquerda).

Figura 1: Representação aérea da Transitolândia/DF



Fonte: Distrito Federal (2018b)

Um dia ordinário na Transitolândia consiste na chegada das crianças no início da manhã ou da tarde. Rapidamente, organizadas em fila no único corredor de acesso, adentram o anfiteatro. Lá, as crianças são orientadas a sentarem para escutarem as primeiras orientações, logo após as boas-vindas. As professoras também são orientadas pelos agentes de trânsito sobre o curso das atividades. Na sequência, as crianças e suas professoras são dirigidas à minicidade. Lá, são conduzidas duas atividades principais: um passeio pela minicidade em um carrinho de golfe, que, além do motorista, comporta três crianças (o percurso é realizado em dois carrinhos de golfe); e um passeio a pé (realizado em dois grupos).

Os percursos de carrinho e a pé enfatizam as regras do trânsito do ponto de vista do motorista e do pedestre. Na medida em que circulam, as crianças são perguntadas, ensinadas e/ou corrigidas, além de realizarem a ação de forma planejada na minicidade. Por exemplo, as crianças-pedestre fazem a travessia de uma mini-passarela, mas antes são lembradas de que atropelamentos geralmente ocorrem próximos a essa estrutura.

Após as atividades na minicidade, as crianças são encaminhadas ao anfiteatro novamente. Lá, recebem como cortesia um lanche (um suco de caixinha, barra de cereal e uma pequena embalagem de biscoito). É esperado que comam sentados nas mesmas cadeiras escolhidas no momento da acolhida. Depois do lanche, um teatro é apresentado às crianças, neste caso, uma personagem de fantoche, Maria da Via, junto com o Agente de Trânsito, enfatizam novamente algumas informações já apresentadas nos

circuitos do carinho de golfe e à pé. O próprio cenário do palco reproduz algumas informações da minicidade, como a presença de minicarros e mini-faixa de segurança.

Na sequência, todas as crianças são convidadas a escrever uma redação e desenhar algum aspecto que lhes foi significativo durante a visita. São disponibilizados a elas lápis preto e uma folha A4, dividida ao meio (em um dos lados a criança deve preencher algumas informações, como nome, ano e turma, assim como encontrava linhas para a redação; de outro lado, a folha encontra-se em branco, dando lugar ao desenho). Essa atividade, após concluída, é devolvida ao Agente de Trânsito.

Antes da despedida e do retorno à escola, ainda há um momento em que, como lembrança da visita à Transitolândia, as crianças recebem um kit de presente. Este kit consiste em: 1) camiseta “Agente de Trânsito Mirim”; 2) “Bloco de Multa Moral”; 3) jogo de tabuleiro; e 4) caderno de atividades. A seguir, uma breve descrição do material do kit.

De forma geral, o material enfatiza a segurança, tanto na condição presente de crianças-pedestres (uso de passarelas), mas principalmente como futuras condutoras que não devem falar ao celular ou dirigir embriagadas. O slogan “Educando para salvar vidas” aparece em quase todos os materiais. Nesse sentido, educação parece ter um sentido duplo, qual seja, o de educar a criança e o de preparar a criança para educar/vigiar/punir (ainda que simbolicamente, o adulto). Isso é evidente na camiseta - “Agente de Trânsito Mirim” – e no “Bloco de Multas Moral”. Se por um lado é somente o agente de trânsito que se encontra uniformizado e está autorizado a emitir multas diante de infrações, por meio de ambos os objetos, a criança é autorizada a igualmente avaliar a conduta adulta. No caso do conteúdo do Bloco de Multa Moral, cujas páginas são idênticas, duas questões chamam atenção: 1) cabe à criança avaliar se o condutor estacionou em local proibido; 2) a frase: “A pior multa é a da consciência”.

Figura 2: “Bloco de Multa Moral”



Figura 3: Conteúdo do “Bloco de Multa Moral”



O jogo de tabuleiro consiste em um circuito percorrido por carros (que são destacados e montados a partir de uma folha a parte). O jogador tem vantagens ou retrocessos no jogo de acordo com as casas onde seu carro para. Por exemplo: em caso de carro estacionado em local proibido, deve-se voltar duas casas; se atravessou a passarela, pode-se jogar o dado novamente. O jogo parece incorporar a ideia de preparação para futuros motoristas.

Figura 4: Jogo de Tabuleiro



Figura 5: Peças do Jogo de Tabuleiro



O caderno de atividades é bastante centrado no tipo de conhecimento de autoescola sobre as regras de trânsito (que parece ser um dos conhecimentos a serem repassados). Compreende cruzadinhas, liga-pontos, atividades para assinalar a resposta correta, que tratam de leis e convenções de trânsito de forma lúdica. Algumas figuras também podem ser coloridas.

Figura 6: Caderno de atividade

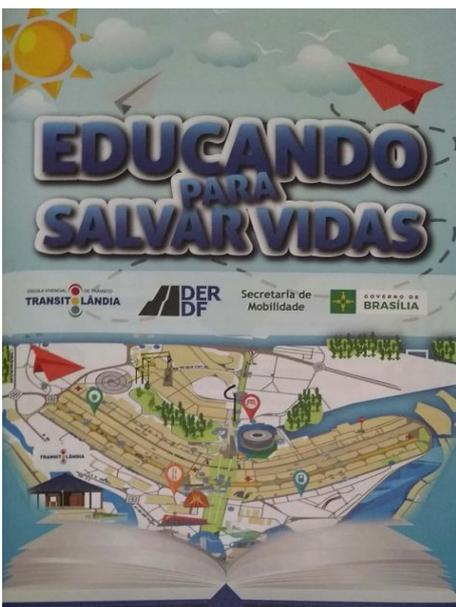
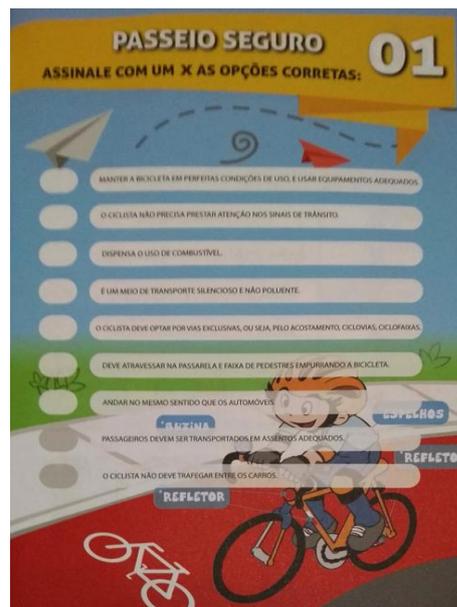


Figura 7: Exemplo de atividade



Conclusão

Embora se encontre carros em 68% dos domicílios do DF, cerca de 40% dos adultos utilizam o transporte coletivo (ônibus, 35%, e metrô, 3,4%) para se deslocar ao trabalho, o que, o caso de crianças corresponde a 25%, no trajeto de casa para a escola (GDF, 2018a). No caso de deslocamento a pé, 13,7% dos adultos o fazem até o trabalho, enquanto entre crianças, o percentual é consideravelmente maior em seus trajetos para a escola: mais de 35% (GDF, 2018a). Ainda assim, no que observamos sobre “Educação para o Trânsito” no DF, a dicotomia entre pedestre e motorista é enfatizada e não contempla transportes públicos ou ciclovias, isto é, a condição de passageiro ou ciclista.

Mesmo considerando as condições reiteradas – de pedestres e motoristas –, parece que a primeira assume o papel defensivo em relação à segunda. Diante do perigo de ser atropelado, por exemplo, é reforçado o necessário uso de passarela; não é acordado, por exemplo, que os motoristas precisam cuidar e estarem atentos ao pedestre.

A Educação para o trânsito voltada a crianças também difere do tipo de educação para adultos que foca sobretudo nos acidentes (na tragédia divulgada na mídia, nas multas) e nas questões de segurança. Para a criança, de forma alegre, infantilizada e divertida, são passadas informações que centram nelas o controle sobre o comportamento do adulto no trânsito. “Educando para salvar vidas” parece ser uma crença de que o trânsito vai funcionar corretamente em algum momento. Essa visão enfatiza a utopia do funcionamento do trânsito como um sistema fluído, com potencial organizativo próprio e com o controle das crianças.

Referências

AGÊNCIA BRASIL. **Brasil reduz mortes no trânsito, mas está longe da meta para 2020**. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-09/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-esta-longo-da-meta-para-2020>>. Acesso em: 02 dez. 2018.

BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 1997a. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 04 nov. 2018.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. Ministério da Educação. **Parâmetros curriculares nacionais: introdução aos parâmetros curriculares nacionais**. Brasília:

MEC/SEF, 1997b. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro01.pdf>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. Ministério da Educação. **Parâmetros curriculares nacionais**: apresentação dos temas transversais, ética. Brasília: MEC/SEF, 1997c. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro081.pdf>> Acesso em: 23 nov. 2018.

_____. **Óbitos por acidentes de trânsito caem pelo segundo ano consecutivo**, 2017. Disponível em: <<http://portalms.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/42245-obitos-por-acidentes-de-transito-caem-pelo-segundo-ano-consecutivo>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

_____. **Manual para Integração de Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito** 2016. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Arquivos/Manual_para_integracao_dos_municipios.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2018.

_____. **Resolução nº 726, de 6 de março de 2018**. Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Brasília, 2018. Disponível em: <<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Not%C3%ADcias/Resolucao7262018.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

BRITO, Jusselma Duarte de. **De Plano Piloto a metrópole**: a mancha urbana de Brasília. 2009. 364 f. Tese (Doutorado). Curso de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/3970>>. Acesso em: 27 nov. 2018.

CARVALHO, Marco Antônio. Mortes em acidentes de trânsito caem 11% em um ano no País. **O Estado de São Paulo**. São Paulo. 19 jun. 2017. Disponível em: <<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,mortes-em-acidentes-de-transito-caem-11-em-um-ano-no-pais,70001849845>>. Acesso em: 09 dez. 2018.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL (GDF). **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD)**, 2018a. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PDAD_2017-2018-Apresenta%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2018

_____. **Escola Vivencial de Trânsito**. 2018b. Disponível em: <<http://transitolandia.der.df.gov.br/index.html>>. Acesso em: 09 out. 2018.

HOLANDA, Frederico de. A morfologia interna da capital. In: PAVIANI, Aldo. **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. 2. ed. Brasília: Editora Unb, 2010. p. 199-237.

HOLANDA, Frederico de; RIBEIRO, Rômulo José da Costa; MEDEIROS, Valério. Brasília, Brazil: economic and social costs of dispersion. **ISOCARP CONGRESS**, 44, 2008, Pequim. Annals 44th ISOCARP Congress. Pequim: Isocarp, 2008. p.1 - 12. Disponível em: <http://www.isocarp.net/Data/case_studies/1261.pdf>. Acesso em: 29 out. 2018.

MARTINS, Anamaria de Aragão C.; LIMA NETO, Vicente Correia Lima. Polos multifuncionais: uma estratégia para a mudança modal em modelos de ocupações

dispersos – o caso de Brasília. **Anais XV Congresso Latino Americano de Transporte Público - CLATPU**, Buenos Aires, 2009.

_____. Dependência do automóvel, planejamento regional e a cidade de Brasília. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, Brasília, v. 1, n. 10, p.23-34, jan. 2013.

MEDEIROS, Ana Elisabete; CAMPOS, Neio Lúcio de Oliveira. Cidade Projetada, construída, tombada e vivenciada: pensando o planejamento urbano de Brasília. In: PAVIANI, Aldo et al. **Brasília 50 anos: de capital a metrópole**. Brasília: Editora Unb, p. 137-162, 2010.

SHELLER, Mimi. Automotive emotions: feeling the car. **Theory, Culture & Society**, Lancaster, v. 21, n.4-5, p.221-242, 2004.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The City and the Car. **International Journal of Urban And Regional Research**, Oxford-ING/Malden-EUA, v. 24, n. 4, p.737-757, 2000.

_____. Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life. **Theory, Culture & Society**, [s.l.], v. 20, n. 3, p.107-125, jun. 2003. **SAGE Publications**. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1177/02632764030203007>>. Acesso em: 29 out. 2018.

URRY, John. Inhabiting the Car. **The Sociological Review**, [s.l.], v. 54, n. 1, p.17-31, out. 2006. SAGE Publications. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-954x.2006.00635.x>>. Acesso em: 29 out. 2018.

WOLFE, Joel. **Autos and progress: The Brazilian Search for Modernity**. Oxford: Oxford University Press, 2010.