

## **Educação para o trânsito: uma abordagem para a conscientização infantil.**

Artur Carlos de Moraes<sup>1</sup>; Xênia Mara Honório Silva<sup>1</sup>; Rosalina Rodrigues de Oliveira<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Centro Universitário Estácio de Brasília - St. G Sul 9 Q CS 11/12/15/16 - Taguatinga, Brasília – DF, telefone – (61) 4003-6767 – Endereço eletrônico: <http://portal.estacio.br/unidades/centro-universit%C3%A1rio-est%C3%A1cio-de-bras%C3%ADlia/>

<sup>2</sup>Secretaria de Educação do Distrito Federal SIA E - Zona Industrial (Guará), Brasília – DF – Endereço eletrônico: <http://www.se.df.gov.br>

### **RESENHA**

O estudo retrata dados preliminares sobre reflexões construídas em um Projeto de Extensão, em execução. A proposta tem como objetivo geral capacitar alunos do quinto ano do Ensino Fundamental I como pedestres e ciclistas, bem como contribuir para suas formações como cidadãos que respeitam a legislação e que utilizam o trânsito de forma segura.

**PALAVRAS – CHAVES:** Educação. Autoeducação. Trânsito. Direitos humanos.

### **INTRODUÇÃO**

Em se tratando do trânsito, a sociedade brasileira é vitimizada, frequentemente, de forma perversa, por falta de várias ações efetivas, dentre estas, as educativas, uma vez que os indivíduos participam desse problema social por estarem inseridos na sociedade, independente de escolha em estar ou não neste contexto. O trânsito é um fato social presente no cotidiano de todos, que na sua grande maioria, o naturaliza sem se pensar que seu mau uso pode trazer múltiplos desdobramentos, inclusive acidentes fatais à vida das pessoas.

Na visão de Rodrigues (1999), o trânsito não é um fenômeno moderno, desde o início da civilização, as pessoas cruzam e desbravam espaços desconhecidos com distâncias macro ou micro, se relacionam, fazem descobertas e vencem desafios utilizando-se dele. Trata-se de um processo histórico-social, que em função das mudanças ocorridas no modo de produção do mercantilismo e posterior industrialização vem sofrendo grandes transformações de acordo com os interesses político-sociais. A autora preconiza que se tratarmos o trânsito de forma reducionista, como mais um fato social contemporâneo, deixaremos de construir uma educação do trânsito de qualidade, permeada por reflexões pedagógicas que levem os indivíduos a pensarem sobre os valores das suas próprias vidas.

Em outros estudos sobre o trânsito, Rodrigues (1998) sinaliza que o espaço público, o qual deveria ser tratado como um local de socialização humana, historicamente, é tomado como disputa de poder. Em se tratando do trânsito, o ambiente público configura-se como um lugar de desavenças, discussões e práticas de infinitos erros, lapsos e violações de regras, consequências de maus comportamentos humanos. Atualmente, vive-se a era das tecnologias, as quais permitem inúmeras criações e desafios, mas, infelizmente, a educação para o trânsito ainda não atingiu um patamar que pudesse trazer esclarecimentos e reflexões de modo a assegurar que os indivíduos construíssem habilidades e competências harmonizáveis, para gerar comportamentos adequados para o exercício da cidadania nesse espaço.

O trânsito brasileiro é responsável por algo em torno de 40 mil mortes anuais e mais umas centenas de milhares de vítimas que apresentam desde pequenas escoriações até

invalidez total. No Distrito Federal, em 2018, ocorreram 278 mortes no trânsito na região administrativa do Núcleo bandeirante, local onde o projeto está sendo desenvolvido. Pelas informações disponíveis pelo Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, os acidentes de trânsito demandaram 20% dos seus atendimentos.

Portanto, não há como se eximir do investimento em uma educação efetiva para o trânsito em que a escola desenvolva ações como congressos, jornadas, conferências, ciclo de debates, atividades práticas, em parceria com as instituições de ensino superior, no sentido de maior valorização e envolvimento das comunidades externa e interna a esse espaço.

No Brasil, a Lei Federal de nº 9.503/97 institui o Código de Trânsito – CTB que no seu artigo 76 outorga a lei de trânsito da educação infantil ao nível superior; assim, entende-se que a educação para o trânsito deve ser tratada nas escolas como componente curricular a ser abordado, independentemente da idade ou ano de escolaridade.

Assim, o projeto em questão tem como objetivo geral favorecer a reflexão e conscientização de estudantes do Ensino Fundamental I, com idades entre 10 e 11 anos, para a utilização do trânsito de forma segura. Objetiva, ainda, desenvolver habilidades sociais para que os alunos adquiram competências necessárias como pedestres, ciclistas e futuros motoristas.

Martins (2004) afirma que é principalmente na infância e adolescência que as condutas e a normas para o trânsito devem ser compreendidas e assimiladas, quando então os estudantes estão mais flexíveis aos ensinamentos e condutas, em especial, na sociedade contemporânea em que os indivíduos convivem cotidianamente as trágicas consequências da urbanização e modernidades tecnológicas. Aprender fatos sociais, de forma construtiva e por meio de atividades reais, estimulará no indivíduo processos mentais capazes de ampliar a sua compreensão através da capacidade intelectual de refletir, compreender e transformar a si e aos outros ao seu redor.

Nesse estudo, discute-se o trânsito, dentro das múltiplas complexidades da educação, como um problema social, por vezes tratado de forma natural, portanto, faceado com ações pontuais sem se pensar em projetos educativos que se estendam ao longo da vida dos cidadãos. O estudo releva a discussão no sentido de compreender a Educação como um instrumento social que possibilita as pessoas a se inserirem na sociedade de forma justa, crítica e humana.

## **A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

Com a evolução social brasileira, vários problemas culturais, econômicos, ambientais e de trânsito foram aumentando, envolvendo aspectos legais e do comportamento humano. Cotidianamente, os meios de comunicação propagam um somatório de acidentes os quais apontam várias famílias sendo destruídas pelas falhas no comportamento humano e os maus hábitos naturalizados no trânsito (VASCONCELLOS, 1998). Ademais, o que se percebe de forma enfática é um grande desrespeito às leis e a violência no trânsito como se as pessoas se tornassem objetificadas e imbuídas em um problema social em que a ausência e/ou fragilidade da educação podem estar colocando em risco a vida humana.

Conforme outorga a Constituição Federal de 1988, a educação é um direito subjetivo e intransferível (BRASIL, 1988), assim, os cidadãos devem gozar deste direito em sua totalidade. Porém, os estudos científicos na área de educação para o trânsito nos revelam uma discussão pouco avançada sobre a temática. A educação brasileira atravessa uma fase de questionamentos e reformulações, em seus documentos legais, que versam sobre a educação em busca de novos rumos, em especial, para dar conta das demandas e consequências da própria ação do homem sobre ele mesmo. Para Imbernón (2012, p. 54),

“o conhecimento deverá ser construído por meio de atividade e que um ensino eficaz é aquele que dá aos estudantes a possibilidade de descobrir esses conhecimentos”, considerando, também, os seus conhecimentos prévios, mola propulsora, para a construção e a reconstrução de novos conhecimentos e possibilidades de aplicá-los a novos contextos por meio de uma didática interativa.

A Lei de Diretrizes e Bases – LDB – Lei de nº9.394/96 (BRASIL, 1996) reafirma a educação brasileira com seus princípios [...] de liberdade e nos ideais de solidariedade humana, tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. Entende-se que a partir desta Lei, a cidadania deve ser exercida no contexto social de maneira pacífica, ética, com valores estabelecidos e com respeito ao próximo. Então, cabe pensar uma educação para o trânsito através de um trabalho pedagógico rigoroso, não pontual, de modo a construir uma formação por competências em que preza pela inserção dos indivíduos de forma competente e cidadã na sociedade tecnológica, aligeirada, a enfrentar os seus desafios.

Atualmente, a Base Nacional Comum Curricular – BNCC - indica que as decisões e propostas pedagógicas “devem estar orientadas para o desenvolvimento de competências (BRASIL, 2018, p.12). Isso quer dizer que os estudantes devem, sobretudo, serem capazes de construir conhecimentos, habilidades, atitudes e valores, de modo que possam resolver as demandas complexas da vida e do cotidiano.

Os estudos de Saviani (2005) apontam para uma educação pautada na teoria sócio crítica dos conteúdos, que tem como base desconstruir erros arraigados de uma cultura. Para o autor, o conhecimento e esclarecimento acerca das tendências pedagógicas podem ser um caminho para a superação dos problemas sociais, pois elas baseiam-se em movimentos sociais, filosóficos e antropológicos, atendendo ao momento histórico no qual estão inseridas. O autor sugere que os docentes se apropriem desses conhecimentos e assim proponham mudanças, transformando a prática educativa em ações efetivas para que o ensino consiga transpor as dimensões do espaço escolar e alcançar os problemas sociais brasileiros.

A perspectiva da qualidade da educação pensada por Saviani (2005) tem uma estreita relação com a cultura e implica em processo de rupturas com a concepção conservadora da educação, fundamentada na visão de individualismo, neutralidade técnico-científica e competitividade. Mas essa ruptura pressupõe negociação em relação à educação, em especial, na construção de um currículo contextualizado para ressignificar práticas pedagógicas, construir políticas de conscientização nas escolas para enfrentar a realidade e desenvolver hábitos humanizados nos espaços públicos.

Na visão de Veiga e Silva (2018, p.46), “educar com qualidade social requer, portanto, de todos os segmentos da comunidade escolar que tenham disposição para os diálogos e a busca da igualdade e da inclusão, fundantes na sociedade atual, na escola e na universidade”. As autoras discutem o processo educativo em uma perspectiva da autoeducação e auto superação, remetendo a uma nova visão do comportamento humano. Assim, a chance dos problemas sociais serem resolvidos ou amenizados seria à medida que o ser humano desenvolvesse hábitos internos através da autoeducação.

Assim, as autoras nos convidam a refletir sobre um novo tipo de educação, não somente aquela que busca atender as demandas do mercado exigidas por uma sociedade capitalista, mas, em especial, uma educação, como formação de si, capaz de desenvolver habilidades e competências que levem os indivíduos a condições equânimes no processo de inserção social de qualidade. Uma reflexão bastante atual, que nos remete a pensar nas inúmeras consequências que o mau comportamento no trânsito pode acarretar na vida dos cidadãos.

O conceito de autoeducação também é retratado por Freire (1997), ao pensar em uma educação que pudesse dar autonomia e poder aos indivíduos para lidarem com os problemas sociais. Essa autonomia é o que permite a emancipação humana; ela precede de uma educação voltada para o estudante. Portanto, neste processo, os atores buscam ser protagonistas de sua formação humana, voltada para os aspectos educacionais complexos e, acima de tudo, para a grande busca da autonomia, de habilidades internas que o instrumentalize para adquirir um autêntico conhecimento. Isso quer dizer que a dinamicidade inerente ao processo de conhecer faz do par dialético 'ensino e aprendizagem' um contínuo e permanente movimento capaz de transformar os indivíduos, ao ponto de compreenderem que eles se tornam sujeitos às consequências das próprias ações.

Neste sentido, Tavares e Freitas (2016, p. 44) alertam-nos sobre as transformações sociais provocadas pela modernidade, as quais impelem mudanças significativas em relação à educação, em especial, sobre práticas pedagógicas que possam mudar os comportamentos e atitudes dos cidadãos. Portanto, para os autores, "o conhecimento só poderá tornar-se vivo quando percebido, construído e reconstruído em contextos e realidades múltiplas". Tal entendimento, permite-se refletir que a educação para o trânsito não se deve trabalhar, somente, em campanhas dos órgãos oficiais, por se tratar de direitos e deveres educacionais previstos constitucionalmente, mas de forma que garanta os princípios da igualdade e da liberdade.

## **DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS**

A metodologia utilizada foi de natureza qualitativa e quantitativa, inicialmente por um estudo bibliográfico exploratório em livros, artigos e análise documental, inclusive leis, que fundamentam a legalidade do trânsito. A esse estudo acrescenta-se uma pesquisa de campo realizada pelos princípios da Epistemologia Qualitativa, que pressupõe a produção de conhecimento por meio da análise construtivo-interpretativa, na perspectiva de Gonsález Rey (2002), em que o papel dos pesquisadores ocupa um lugar preponderante, assim como a análise dos dados construídos, formais e informais, é realizada desde os movimentos iniciais da pesquisa, com o intuito de evitar a dicotomia entre teoria e prática. Ressalta-se que os instrumentos utilizados para coleta de dados não representam de forma linear como um fim em si mesmo, mas constituem a construção das informações singulares, em especial, por se tratar de crianças.

Assim, com base no tipo de intervenção e o que se espera como resultados dela, optou-se por uma pesquisa que pressupõe a produção de conhecimento por meio da análise construtivo-interpretativa (GONSÁLEZ REY, 2002). Nesse sentido, as ações estão sendo desenvolvidas por dois professores do Centro Universitário Estácio de Brasília, uma professora convidada e estudantes do curso de Pedagogia da IES, em parceria com uma escola pública situada na Região Administrativa do Núcleo Bandeirante do Distrito Federal, com aproximadamente 80 alunos do quinto ano do Ensino Fundamental I. As ações estão sendo desenvolvidas em etapas: diagnóstico do entorno da escola; observação dos comportamentos dos estudantes em relação à travessia; análise e discussão de situações (*cases*) que envolvem o comportamento, principalmente de pedestres e ciclistas; e a prática comportamental correta desses educandos, no entorno da escola, *locus* das ações, com o intuito de formar hábitos seguros no uso do trânsito. Acredita-se que os alunos do Ensino Fundamental precisam ser ensinados de maneira significativa, para que compreendam a importância de práticas corretas no trânsito, e não apenas saibam o que deve ser feito de modo que não lhes faça sentido.

Vale ressaltar que os pesquisadores fazem parte de um projeto de extensão universitária da IES e a temática, foco desse estudo, foi trazida pelos estudantes, participantes da pesquisa, para o ambiente acadêmico. Conforme Tavares e Freitas (2016, p.53), "a inserção dos alunos nas ações extensionistas, com as possibilidades de diálogos

foi um dos fatores que contribuiu para o fortalecimento e consolidação da extensão no âmbito nacional”. Seguindo esse princípio, o grupo de pesquisa reúne-se, semanalmente, para produzir conhecimentos sobre a educação do trânsito.

Como primeira atividade foi feita uma análise minuciosa, por todos os pesquisadores, no Código Brasileiro de Trânsito, com o intuito de adquirir subsídios teóricos para dialogar com os docentes e estudantes da instituição sobre atitudes comportamentais no trânsito e seus desdobramentos.

Como segunda atividade, a equipe de pesquisadores foi à instituição pública, apresentar o projeto e modo de execução para a gestão e os professores das turmas envolvidas. O assunto foi bastante explorado com base no Código do Trânsito Brasileiro; houve aceitação e pronto anseio de participação por parte dos docentes. Posteriormente, foi elaborado um ofício e enviado aos pais dos alunos, comunicando e explicando a proposta e cronograma do projeto a ser realizado durante todo o ano de 2019. Após tais etapas, um pesquisador fez o reconhecimento do sistema viário, a sinalização, o fluxo de veículos no local e observou as formas de acesso ao estabelecimento educacional.

A via é constituída por duas faixas de rolamento, uma para cada sentido, separadas por um longo canteiro central arborizado, com uma calçada e ciclovia no seu interior. Na via, há baixo fluxo de veículos, uma faixa de pedestre em frente ao portão da escola. Boa sinalização vertical e horizontal que fornece aos usuários da via informações adequadas para garantir a segurança, desde que seja obedecida.

Com essa informação, foi elaborado um instrumento de pesquisa para contar e identificar o comportamento dos pedestres e ciclistas, crianças usuárias da via e frequentadores do estabelecimento escolar. O levantamento contagem foi realizado por três professores, dois da instituição de ensino superior e um convidado, ambos coordenadores do projeto. O resultado da coleta de dados para pedestre está apresentado na tabela 1. Foram só dois ciclistas e suas travessias foram fora da faixa.

Tabela 1: Contagem de travessias

Local da travessia	da pedestres	Acompanhado por adulto		Conduzido pelo adulto		Fez sinal*		Esperou parar*	
		Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Fora da faixa	31	28	3	11	17	-	-	-	-
Na faixa	30	14	16	5	9	8	8	7	3
Total	61	42	19	16	26	8	8	7	3

\*Aplica apenas a alunos que atravessaram na faixa de pedestre

Verifica-se pelos resultados, e de forma preocupante, que 90% (28 em 31) das crianças que atravessaram fora da faixa estavam acompanhadas de um adulto, ou seja, a responsabilidade de orientar essas crianças sobre travessia segura está sendo negligenciada pelo adulto que a acompanha. Diferentemente, quanto ao contingente de alunos que atravessaram na faixa, metade não estava acompanhado por adultos, isto é, estar em companhia de adulto não foi fator determinante na travessia pela faixa. Isso levou à decisão de criar mais uma etapa para o projeto; nesta etapa, será incluída a família dos pequenos nas atividades a serem realizadas. “Conduzido pelo adulto” refere-se à situação do adulto estar segurando a mão ou o antebraço do aluno.

Também foi observado que dos 30 alunos que atravessaram na faixa 16 o fizeram em momento que havia veículos se aproximando do local de travessia e 08 deles (50%) não

fizeram o sinal de intensão de atravessar. Em Brasília, desde que iniciaram, em 1996, as campanhas de respeito a faixa de pedestres, também foi criado um sinal, o sinal de vida “gesto do pedestre”, que foi plenamente difundido e demonstra a intenção do pedestre em atravessar a via na faixa. Os motoristas conhecem esse sinal e a não sinalização, feita pelo pedestre, interfere na tomada de decisão do condutor do veículo, colocando em risco a integridade do pedestre.

Essas informações foram utilizadas para que fosse planejada a primeira ação desenvolvida com os alunos no dia 26/06/2019, que teve como objetivo geral analisar e refletir sobre situações (*cases*) que envolvam a locomoção como pedestres e ciclistas, para que os discentes percebessem a importância de desenvolverem comportamentos corretos no trânsito. Os objetivos específicos dessa primeira ação foram: identificar comportamentos coerentes ou incoerentes de pedestres e ciclistas no trânsito; refletir sobre suas atitudes no trânsito; perceber a proposta do projeto de extensão e perceber a importância de desenvolverem comportamentos corretos no trânsito.

Assim, foram desenvolvidas atividades que pudessem colocar os/as alunos/alunas para pensarem, atividades que também fossem interessantes e contextualizadas com suas realidades, que fossem significativas a fim de provocarem a reflexão sobre seus comportamentos no trânsito. Para tanto, foi desenvolvido um jogo de perguntas e respostas, que estão descritas abaixo:

- 1- O que se deve fazer quando queremos atravessar uma via?
- 2- Ao chegar na faixa de pedestre o que se faz em primeiro lugar?
- 3- Você está na caçada em frente a faixa de pedestre e estão vindo veículos, o que você faz?
- 4- Qual a atitude de um ciclista ao chegar para atravessar na faixa de pedestre?
- 5- O que fazer quando se quer atravessar em uma rua que não possui faixa de pedestre?
- 6- Cite alguns acessórios de segurança para um ciclista.
- 7- Por onde o pedestre deve andar?
- 8- Você está acompanhado de seu pai, vocês podem atravessar fora da faixa de pedestre?

Dando continuidade a intervenção junto aos alunos, foi apresentado um desenho animado - “Clubinho Honda” – link: <https://youtu.be/1ntk268YKks>, que mostrava algumas situações de transporte de crianças em veículos e travessias em locais com semáforo, para que os alunos pudessem, a partir de sua visualização, analisar e refletir sobre o comportamento coerente ou não no trânsito, de adultos e crianças.

Após essas duas atividades, a fim de coletar dados acerca da primeira ação, foi aplicada uma pequena entrevista a alguns alunos, questionando suas impressões, reflexões e aprendizagens referentes as temáticas trabalhadas no dia. Algumas das respostas dos alunos, que tiveram seus nomes trocados pelas letras A, B e C, estão descritas abaixo:

“É..., eu achei muito legal, é.. muito criativo, aprendi muitas coisas... que tem uma coisa que eu não sabia – que era o cinto pra cachorro, e...rsrs. E foi muito legal a brincadeira” (A).

“Eu achei muito educativo, a gente pode aprender muitas coisas em questão ao trânsito, coisas que muita gente não sabia, e achei bem legal as

brincadeiras que vocês fizeram, foi muito divertido, acho que todo mundo gostou” (B).

“É então foi muito educativo, muito legal e eu espero que vocês venham de novo” (B).

Apesar dos resultados das contagens (tabela 1), foi percebido pelas respostas dos alunos às atividades que boa parte deles têm bom conhecimento sobre as formas seguras de travessia das vias, principalmente quanto ao uso da faixa de pedestre e de como sinalizar ao motorista a intenção de atravessá-la, porém, nem sempre esses conhecimentos são aplicados na prática, principalmente quando esse mesmo aluno está acompanhado por um adulto (tabela 1). Fato que reforçou mais ainda a necessidade de envolver as famílias nas atividades do projeto.

O trabalho terá continuidade com ações a serem realizadas junto aos alunos a cada quinze dias e, mensalmente, uma nova contagem será realizada para verificar se houve modificação no comportamento dos alunos. As ações futuras serão compostas de atividades práticas, nos arredores da escola e também dentro do espaço escolar, dando ênfase a ludicidade, levando em conta os resultados das coletas de dados realizadas nas ações anteriores. Também estão programadas, para solidificar o comportamento seguro nas travessias, atividades de conhecimento de sinalização, comportamento seguro nas viagens em veículos motorizados e na condução de bicicleta, algumas delas, incluindo os familiares dos alunos.

## **CONCLUSÕES (PRELIMINARES)**

As discussões apresentadas até aqui, sobre os dados preliminares construídos ao longo da implementação do projeto de extensão e pesquisa, com a temática sobre a educação para o trânsito, permitem entender a urgente necessidade de trazer essa discussão de forma permanente para as escolas. Sem perder de vista a qualidade das intervenções pedagógicas já realizadas pelas professoras, a internalização e a consciência sobre o mau comportamento no trânsito continuam visíveis e urgentes.

Ao refletir sobre as experiências descritas a partir dos elementos que os dados coletados revelaram, percebe-se muitas representações sociais da cultura brasileira de que se pode desenvolver hábitos e comportamentos errados no trânsito, em alguns locais em que não há um grande fluxo de veículos. Com base nessa experiência da pesquisa de campo, tais concepções podem ser comprovadas, pois a via é relativamente tranquila, portanto, muitos estudantes, acompanhados ou não dos adultos, não utilizam a faixa de pedestre, mesmo estando localizada em frente à escola. Porém, esses hábitos repetitivos, padronizados e internalizados, muitas vezes de forma inconsciente, podem levar à acidentes com vítimas fatais, pois, possivelmente, serão repetidos automaticamente de acordo com as aprendizagens internalizadas.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB**. Lei n. 9.394, de 20 de dezembro de 1996.

BRASIL. **Base Nacional Comum Curricular: educar é base**. Brasília: MEC, 2018.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal, 1988.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia.** São Paulo: Editora Paz e Terra, 1997.

Gonzalez, F. Reis. MITJÁNS MARTINEZ, Albertina. **A Pesquisa Qualitativa em Psicologia-** Caminhos e Desafios. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

IMBERNÓN, Francisco. **Inovar o ensino e a aprendizagem na Universidade;** tradução Silvana Cobucci Leite. – São Paulo: Cortez, 2012.

MARTINS, João Pedro. **A educação de trânsito:** campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

RODRIGUES, Rosicler Martins. **Cidades brasileiras:** o passado e o presente. Editora Moderna, 1998.

RODRIGUES, Rosicler Martins. **Educação de Trânsito no Ensino Fundamental:** caminho aberto à cidadania. Editora ABDETRAN, 1999.

SAVIANI, Demerval. **Pedagogia histórico-crítica:** primeiras aproximações. Campinas: Autores Associados, 2005.

TAVARES, Christiane Andrade Regis; FREITAS, Katia Siqueira de. **Extensão Universitária:** O patinho feio da academia?, Jundiaí, Paco Editorial: 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito.** São Paulo: Brasiliense, 1998.

VEIGA, Ilma Passos Alencastro; SILVA, Edilleuza (orgs.) Fernandes da. Ensino Fundamental: gestão democrática, projeto político-pedagógico e currículo em busca da qualidade. In: **Ensino fundamental da LDB À BNCC.** Campinas, SP: Papyrus, 2018.

YOUTUBE. **Clubinho Honda** - Segurança no Trânsito. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=1ntk268YKks&feature=youtu.be>. Acesso em: 24/06/2019.