

**PÓS-GRADUAÇÃO “LATO SENSU”
INSTITUTO A VEZ DO MESTRE**

**ESTUDO SOBRE OS ASPECTOS COMPORTAMENTAIS
DOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO DE FORMIGA/MG**

Por: Helson Campos Soares

**Orientadora
Professora Roberta Torres Lima**

**Formiga
2014**

**PÓS-GRADUAÇÃO “LATO SENSU”
INSTITUTO A VEZ DO MESTRE**

**ESTUDO SOBRE OS ASPECTOS COMPORTAMENTAIS
DOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO DE FORMIGA/MG**

Apresentação de monografia ao IAVM – Instituto A
Vez do Mestre como requisito parcial para obtenção
do grau de especialista em Gestão, Educação e
Segurança no Trânsito.

Por: Helson Campos Soares

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente às minhas filhas, Maria Clara e Ana Luísa, e a minha esposa Teresinha, que com paciência, compreensão e sabedoria souberam valorizar e dar total apoio para que, com sucesso, eu conquistasse mais esta etapa, concluindo o curso de Gestão, Educação e Segurança para o Trânsito.

Agradeço a todos os professores que me ensinaram e me mostraram o quanto estudar e aprender é importante e também necessário. Em especial, a professora e orientadora Roberta Torres Lima, que se prontificou com competência e paciência, me orientando e ajudando a concluir este trabalho.

Agradeço principalmente a Deus, as oportunidades que me foram dadas, a vivência de fases difíceis, que foram matérias-primas de aprendizado. Agradeço as bênçãos, pois sem Ele eu jamais teria forças para esta jornada.

RESUMO

O trânsito é uma temática emergente e urgente na sociedade mundial, demandando esforços individuais e coletivos que exigem reflexão, educação e mudança de comportamento.

O presente estudo aborda a questão do trânsito no município de Formiga – MG, por meio de uma pesquisa desenvolvida através de informações e amostras do trânsito, com a participação de 156 usuários, com idade entre 12 a 83 anos, através de questionários, além dos dados coletados através de pesquisa de campo e de blitz educativas e punitivas, feitas pelo pesquisador. Os dados foram transcritos através de questionários e na forma de gráficos.

Foram analisadas também as melhorias, no que se refere às reestruturações feitas no tráfego urbano do município de Formiga, com objetivo de maior fluidez e mais segurança para o usuário.

Após as coletas dos dados e leitura da bibliografia relacionada ao tema, conclui-se que, apesar das reestruturações para melhoria do tráfego no município de Formiga, ainda se faz necessária a inserção da educação para o trânsito na formação do usuário.

Acreditamos que educação para o trânsito, com o propósito de preparar cidadãos conscientes, deveria ir além do curso preparatório para se ter uma carteira nacional de habilitação, devendo se estender ao longo da vida escolar, proporcionando assim uma atualização de conhecimentos.

Palavras-Chaves: Trânsito – Fluidez - Usuários – Comportamento – Educação

ABSTRACT

Transit is an emerging and pressing issue in world society, demanding individual and collective efforts that require reflection, education and behavior change.

The present study addressed the issue of transit in the city of Formiga - MG, through a survey developed through information and samples of traffic involving 156 users, aged 18 to 83 years, using questionnaires addition to the data collected through field research and educational and punitive raid made by the researcher, which were transcribed through questionnaires and in the form of graphs.

Improvements in referring restructuring made in urban traffic of Formiga aiming for greater fluidity and safer for the user were also analyzed.

After collection of data and reading the literature related to the topic, it is concluded that, despite restructuring to improve the traffic in the city of Ant, still needed the insertion of traffic education in the training of the user.

We believe that traffic education for the purpose of preparing conscientious citizens, should go beyond the preparatory course to have a driver's license, should extend throughout school life, thus providing an update of knowledge .

Key - words: Transit - Fluidity - Users - Behavior - Education

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
1.1	Justificativas.....	13
1.2	Objetivos	14
1.2.1	Objetivo Geral.....	14
1.2.2	Objetivos Específicos Geral.....	14
2	METODOLOGIA.....	15
3	MUNICÍPIO DE FORMIGA/MG.....	16
4	O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE FORMIGA/MG.....	18
4.1	O espaço urbano no município de Formiga/MG	18
4.2	As rodovias que cruzam o município de Formiga/MG	19
4.3	O Departamento de Estradas de Rodagem-DER/MG	25
4.4	Trânsito de Formiga – Organização e mudanças	28
5	PLANEJAMENTO URBANO.....	32
6	O TRANSITO COMO PARTE INTEGRANTE DO COTIDIANO DA POPULAÇÃO.....	37
6.1	Comportamento no trânsito.....	37
6.2	Observando o comportamento dos motoristas e ciclistas do município de Formiga/MG.....	39
7	ANÁLISE DOS DADOS	43
7.1	Estatísticas e levantamento de dados referente ao trânsito no município de Formiga/MG... ..	43
7.2	Questionário realizado com os usuários do trânsito no município de Formiga/MG – de 05 a 28 de novembro de 2012.....	51
8	A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	55
8.1	Educação para o trânsito – instrumento de transformação.	56
8.2	DER/MG e o Núcleo de Educação para o Trânsito	59
	CONCLUSÃO	62

REFERÊNCIAS	63
FOLHA DE AVALIAÇÃO	66

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1 – Município de Formiga – Década de 30 – Estação Ferroviária de Formiga - MG	16
Figura 2 – Trevo no Município de Formiga.-.MG – Ligação da Rodovia – MG-050 à Rodovia AMG 2030	17
Figura 3 - Restauração da Rodovia BR 354 – entre os municípios de Formiga/MG e Campo Belo-MG	25
Figura 4 – Vista parcial do Município de Formiga/MG	32
Figura 5 – Transporte de passageiro no compartimento de Carga	40
Figura 6 – Motociclista e passageiro sem capacete e com chinelo sem a presilha no calcanhar	40

LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico nº 1** – Uso de cinto de segurança pelo motorista – MG 050 km 201 – Formiga - MG – Horário: das 11h00 às 14h00 43
- Gráfico nº 2** - Uso de cinto de segurança pelo passageiro do banco dianteiro MG 050 Km 201–Formiga - MG – Horário: das 11h00 às 14h00...44
- Gráfico nº 3** – Uso de cinto de segurança pelo passageiro banco traseiro - MG 050 Km 201 – Formiga-MG-Horário das 11h00 às 14h00 44
- Gráfico nº 4** – Uso de cinto de segurança pelo motorista – MG 050 Km 201 – Formiga - MG – Horário: das 16h00 às 18h30 45
- Gráfico nº 5** - Uso de cinto de segurança pelo passageiro do banco dianteiro MG 050 Km 201–Formiga - MG–Horário: das 16h00 às 18h30.....45
- Gráfico nº 6** – Uso de cinto de segurança pelo passageiro banco traseiro - MG 050 Km 201 – Formiga-MG-Horário das 16h00 às 18h30 46
- Gráfico nº 7** – Uso cinto de segurança pelo motorista – Rua Bernardes . Faria - Formiga - MG – Horário das 11h00 às 14h00 46
- Gráfico nº 8** – Uso cinto de segurança pelo passageiro do bancodianteiro – Rua B. Faria – Formiga - MG - Horário: das 11h00 às 14h0047
- Gráfico nº 9** – Uso cinto de segurança pelo passageiro banco traseiro - Rua Bernardes Faria – Formiga - MG - Horário: das 11h00 às 14h00 47
- Gráfico nº 10** – Uso cinto de segurança pelo motorista – Rua Bernardes Faria – Formiga - MG – Horário das 11h00 às 14h00 48
- Gráfico nº 11** – Uso cinto de segurança pelo passageiro do banco dianteiro Rua Bernardes de Faria – Formiga - MG - Horário: das 11h00 às 14h0048
- Gráfico nº 12** – Uso cinto de segurança pelo passageiro banco traseiro Rua Bernardes Faria-Formiga-MG-Horário: das 11h00 às 18h30m 49

Gráfico nº 13 – Uso do aparelho de telefone celular pelo motorista	49
Gráfico nº 14 – Faixa de pedestre–Travessia de Vias-Ação do pedestre	50
Gráfico nº 15 – Faixa de Pedestre – Travessia de vias–Ação do veículo	50
Gráfico nº 16 – Faixa de Pedestre – Trav. De vias-Ação do pedestre	51

1 INTRODUÇÃO

O planejamento urbano é um procedimento de criação de programas em desenvolvimento que buscam melhorar a qualidade de vida da população dentro de uma determinada área urbana, além de ser um meio de estabelecer previamente a criação de um conglomerado urbano. (14). Por outro lado, muitas cidades surgiram de forma aleatória, e pelo fato de algumas terem crescido significativamente, tornou-se imprescindível a criação de um planejamento urbano para ordenar e direcionar esse crescimento.

O planejamento urbano, em seu amplo sentido, é um método contínuo, dinâmico e constante que se destina a resolver, de forma organizada e previsível, os problemas que afetam uma sociedade que se situa num espaço determinado, antecipando assim consequências que poderiam ser negativas. (9).

Outro aspecto a ser considerado é o crescente aumento da população urbana. Diante disso, deve-se atentar para um fator preponderante que é a segurança no trânsito. A partir do momento em que se põe em prática, planos estratégicos urbanísticos de forma ordenada e esquematizada, conseqüentemente, é dada uma maior segurança à população no tocante a área de trânsito. (18). Dessa forma, como veremos neste trabalho, o Plano Diretor Urbano de Formiga, assim que foi implantado, atendeu em parte à comunidade formiguense em relação a essa necessidade de segurança no trânsito. (12)

É importante salientar que o trânsito é o espaço onde acontece o movimento de pessoas, de veículos e de animais (36), e, que pode ser tanto em ruas, avenidas, calçadas e praças (área urbana) quanto em estradas (área rural). O trânsito é um espaço coletivo, ou seja, é um local onde as pessoas podem conviver e se comunicar. (20)

Hoje, toda a população está envolvida sob diferentes aspectos, com os problemas relacionados ao trânsito. A necessidade de uma conscientização ampla e urgente sobre a educação para o trânsito é visível aos olhos de todos, dada à complexidade dos problemas que surgem no dia-a-dia de todas as cidades, a crescente frota de veículos automotores no espaço que deveria ser ocupado por outros meios de transportes alternativos, como o transporte público, o ciclismo, é um dos principais fatores da queda na qualidade de vida da população. (2).

Diante dessas questões, o presente trabalho estruturou-se em três etapas: na primeira, abordamos a história do município de Formiga – MG, a localização e dados bibliográficos, as transformações do espaço urbano bem como os problemas que o município sofre pela falta de um planejamento adequado e a reestruturação que a Prefeitura Municipal de Formiga realizou para melhoria do tráfego no centro e nas áreas mais críticas do município.

A segunda etapa do trabalho trata-se da investigação e dos resultados obtidos através de dados estatísticos realizados na MG 050 e no Centro do Município de Formiga, no período de trinta e um dias e de dois questionários realizados com dois grupos: usuários do trânsito de Formiga – MG e motoristas do município de Formiga – MG, na tentativa de levantar os dados necessários para a análise em questão.

Na terceira etapa, busca-se mostrar a necessidade de desenvolver ações eficientes de educação para o trânsito, criando hábitos e comportamentos seguros, através de um processo contínuo e sistemático de conscientização, desde a infância até a fase adulta.

1.1 Justificativas

A circulação é uma questão presente na atualidade, uma vez que muitas cidades no mundo enfrentam em verdadeiro caos no seu trânsito, marcados por congestionamentos, acidente, luta por espaço, provocando a queda da acessibilidade e mobilidade da população, piorando a qualidade de vida. (30)

O comportamento no trânsito a cada dia é mais ousado, desafiador, sem limites, sem respeito, sem responsabilidade. São milhares de pessoas que fazem parte do trânsito e que o ignoram. Não existe solidariedade, cortesia, cidadania, ética, união, respeito. (23). A violência física e moral aumentam a cada dia é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (34).

O número de veículos, motocicletas, ônibus e caminhões vêm crescendo exponencialmente, porém o espaço físico continua o mesmo. Como resultado o número de acidente torna-se alarmante. (21). O município de Formiga não foge à regra. Devido ao crescimento desordenado que ocorreu na cidade de Formiga desde seu surgimento e a falta de um planejamento adequado das ruas e avenidas, dos cruzamentos das vias, a necessidade de mais sinalização tanto horizontal quanto vertical, demonstrando à necessidade de um planejamento organizacional da situação existente. (32)

Ao se analisar uma aferição da qualidade de vida dos usuários do trânsito de Formiga, seja pedestre, seja motorista, estar-se-á buscando o conhecimento da percepção que os usuários têm de uma melhoria na qualidade de vida dentro do trânsito.

Nesse sentido, acreditamos que analisar e conhecer a situação dos usuários do trânsito, seu comportamento e satisfação com o mesmo contribuirá

para a promoção de melhorias a partir dos resultados encontrados nas pesquisas de campo.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Estudar e analisar a eficácia ocorrida com as mudanças e reestruturação do trânsito no município de Formiga, junto aos seus usuários e a privação da educação para o trânsito dos usuários, para que haja mais conscientização e um comportamento mais humano com adaptação a novos hábitos e atitudes frente ao trânsito.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Estudar as mudanças feitas na reestruturação do trânsito do município de Formiga;
- Estudar os resultados obtidos através da pesquisa de campo sobre o comportamento, ações e reações dos usuários do trânsito de Formiga;
- Estudar e analisar os métodos utilizados nas campanhas educativas de trânsito aplicadas por agentes do DER/MG -Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais, Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, Corpo de Bombeiros do Estado de Minas Gerais e Sest-Senat na cidade de Formiga.

2 METODOLOGIA

Para a realização deste estudo, utilizou-se a metodologia de pesquisa de campo e na pesquisa bibliográfica.

Por meio da pesquisa de campo realizada no período dos dias cinco a vinte e oito de novembro de dois mil e doze, onde foi possível a aplicação de questionários no intuito de analisar o comportamento do usuário do trânsito e do motorista no município de Formiga – MG. Cada item do questionário foi analisado individualmente a fim de se conhecer com clareza e compreensão os dados obtidos na pesquisa.

Os pesquisados foram escolhidos de forma aleatória, em um universo de usuários do sistema do transporte coletivo e particular do município de Formiga - MG. Dada a dificuldade de se entrevistar 100% deste universo de usuários, até mesmo pelas limitações de tempo e recursos, foi selecionado um grupo de cento e cinquenta e seis usuários desse universo.

Foram realizados ainda, no período dos dias primeiro a trinta e um de julho de dois mil e doze, uma pesquisa de campo, da qual o pesquisador obteve estatísticas, referente ao uso de cinto de segurança na cidade e na rodovia, uso do celular pelo motorista e travessia do pedestre na faixa de pedestre.

Além das pesquisas de campo, foram utilizadas também como metodologia de apoio ao desenvolvimento do estudo, a pesquisa bibliográfica como apoio central ao desenvolvimento das discussões por meio da revisão de literatura, onde foram lidas e analisadas as obras da literatura já publicadas em relação ao tema.

3 O MUNICÍPIO DE FORMIGA/MG



Figura 1 - Município de Formiga/MG – Década de 30 – Estação Ferroviária

A denominação de Formiga esteve ligada ao Município através de toda a sua história: primeiramente, foi Rancho ou sítio da Formiga", depois Arraial de São Vicente Ferrer da Formiga, "Vila Nova da Formiga" e, quando da elevação da sede municipal à categoria de cidade, simplesmente "Formiga". A origem do topônimo é explicada pelo Dr. Nelson C. de Sena, no Anuário 1969 (ou Anuário III), com base em tradição popular, segundo a qual alguns tropeiros que transportavam açúcar tiveram a carga atacada por formigas ao acamparam próximo a um ribeirão, logo batizado como "Ribeirão da Formiga", nome que, se estendeu ao rancho que ali se formou. (10)

O início da povoação do lugar, onde hoje é a cidade de Formiga, deu-se através do pedido de ereção da Capela de São Vicente Ferrer, concluída em 1765. Ano em que o historiador acredita ter sido o "marco inicial de nossa terra". No dia 06 de junho de 1858, Formiga comemora sua emancipação político-administrativa.

Cidade banhada pelo Lado de Furnas, Formiga está localizada no Centro Oeste mineiro a 194 km de Belo Horizonte. O município possui uma área de 1.503,8 km². (11)

O município de Formiga está situado na região do centro-oeste do estado de Minas Gerais, possui localização privilegiada, com acesso à Rodovia Federal BR 354 e às rodovias estaduais MG 050 e MG-439. (15)

Formiga é considerada o "Portal do Mar de Minas" e tem forte vocação para o turismo. O recém-criado Distrito Turístico de Ponte Vila está e irá ainda mais fomentar o turismo e, por extensão, a economia da cidade.

Formiga tem uma rede comercial e de serviços que inclui concessionárias de veículos, motocicletas, caminhões e máquinas agrícolas. Supermercados, lojas de departamentos de informáticas, de autopeças, fornecedores de insumos agrícolas, bancos, artesanatos e prestadores de serviços. (31)



Figura 2 - Trevo no Município de Formiga ligando MG 050 à AMG 2030

4 O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE FORMIGA/MG

4.1 O espaço urbano no município de Formiga/MG

A cidade tem uma estrutura de identidade, sendo fundamental entendê-la, em especial por meio de sua história e da imagem coletiva dos cidadãos (22).

A população de Formiga é de 65.128 habitantes (11). O município de Formiga ocupa a 53ª (quincuagésima terceira) posição de cidade mais populosa no estado de Minas Gerais, e o número de veículos no município de é de 37.309 (trinta e sete mil, trezentos e nove) incluindo carros, motos, ônibus e caminhões, semi-reboques trator e motoneta. (8).

Os problemas das ruas e calçadas do Município de Formiga são visíveis, já que a acessibilidade e mobilidade da população são seriamente comprometidas, não só os portadores de necessidades especiais, as crianças e idosos, mas também aos jovens e adultos. Motoristas e pedestres que não encontram segurança ao circular nas ruas da cidade. (33)

Formiga é uma cidade que cresceu sem um planejamento adequado onde as ruas e avenidas e becos foram sendo criados de acordo com a necessidade do crescimento da cidade, sem estabelecer quaisquer normas, não tendo uma medida padrão, tanto das avenidas, das ruas como das calçadas, as quais foram traçadas, em sua maioria, muito estreitas. (32)

Mesmo os bairros mais novos, embora planejados, não foram efetivadas algumas melhorias essenciais, tais como acesso aos portadores de necessidades especiais e medidas padrão das ruas e calçadas. (32)

Nesse sentido, a história da formação desse espaço e a política urbana até hoje aplicada, surgem como um dos elementos primordiais, uma vez que em todo planejamento é necessário compreender as estruturas que geram

esses problemas. Esses estudos da acessibilidade e mobilidade urbana em Formiga estão incluídos ações do Estado e do Município, propondo medidas para um novo planejamento ou replanejamento do município de Formiga. (32)

Contudo, uma política de planejamento urbano eficaz é de suma importância para minimização dos problemas, sendo, portanto, o diagnóstico, um importante ponto de partida para esse planejamento, que pressupõe o conhecimento dos problemas. (30)

A cidade de Formiga, apesar de ser um município de médio porte, já apresenta problemas graves no trânsito. A Prefeitura Municipal de Formiga, junto a Planum – Planejamento e Consultoria Urbana, empresa contratada para reestruturar o trânsito do município priorizou no projeto de reorganização do trânsito de Formiga a segurança dos pedestres e o bem estar da comunidade nas intercessões. Além disso, a fluidez do tráfego foi objeto de estudo da Planum, que realizou trabalho de campo e elaborou as modificações de acordo com a realidade de cada localidade do município. (17).

4.2 As rodovias que cruzam o município de Formiga/MG

A Concessionária Nascente das Gerais é uma empresa de Holding Cibe Participações e Empreendimentos S.A., responsável pela administração do complexo MG-050/BR 265/BR 491, pelo período de 25 anos, sendo a primeira Parceria Público-Privada de Sistema Rodoviário do país. (20)

A MG-050 é a primeira rodovia do estado de Minas Gerais a ter a iniciativa privada a sua frente. Após o processo de licitação realizado pelo Governo e Minas no ano de 2007, o consórcio Berling-Equipav foi o vencedor por apresentar a menor contraproposta ao governo. (26).

A área de influência da rodovia apresenta a Região Metropolitana de Belo Horizonte, regiões Sul e Centro-Oeste de Minas Gerais, totalizando 50 municípios que somam 1.331.075 habitantes (7,4% da população do estado), representando 7.7% do Produto Interno Bruto (PIB) mineiro.

Ao longo dos 25 anos de concessão, a Nascentes das Gerais deverá investir cerca de R\$ 712.000.000 em obras de recuperação, restauração, melhorias, ampliação e conservação do Complexo MG-050/BR-262/BR491. Apenas nos primeiros cinco anos, o consórcio investirá R\$ 312 (trezentos e doze) milhões, com uma contrapartida do Estado de Minas Gerais de R\$ 7,89 (sete milhões, oitocentos e noventa mil) anuais. (26).

Desde que assumiu a administração da rodovia, no dia 13 de junho de 2007, a Concessionária Nascente das Gerais já realizou diversas obras na MG 050, deixando o trânsito mais seguro e confortável. Entre as obras realizadas estão:

- Recuperação de Pavimento com Aplicação de Reperfilagem com CBUQ (Asfalto): 49 km.
- Recuperação de Pavimento com Aplicação de Tratamento Superficial Duplo com Polímero TSD (Asfalto): 60 km.
- Recuperação de Pavimento c/ Aplicação de Cape Seal (Asfalto): 38 km
- Sinalização Ostensiva de segmentos com curvas e rampas acentuadas: 31 km.
- Implantação de Sinalização Horizontal e Vertical em Trevos: 23 Trevos.
- Implantação de Sinalização Horizontal e Vertical em Pontes e Viadutos: 40 Pontes/Viadutos.
- Pintura de Faixas: 820 mil metros.
- Implantação de Tachas e Tachões: 40 mil unidades.
- Reparo de Placas: 150 unidades.

- Implantação de Placas Novas: quatro mil unidades.
- Instalação de Defensas Metálicas: 10 mil unidades.
- Recuperação de Guarda Corpos de Pontes e Viadutos: 15 Pontes/Viadutos.
- Implantação de Proteção nos Encontros das Pontes e Viadutos: 35 Pontes/Viadutos.
- Execução de Faixas Adicionais: 3,40 km.

As áreas de Atendimento ao Usuário estão em locais estratégicos ao longo da rodovia para melhor atender os usuários na MG-050. Além de banheiro, fraldário, água e sala de descanso, são possíveis ter informações sobre a estrada. (26). A localização de cada um dos seis pontos de Atendimento ao Usuário é:

- Juatuba (Km 59,9).
- Divinópolis (Km 130).
- **FORMIGA (Km 202,7).**
- Piumhi (km 262,7).
- Passos (Km 334,1).
- São Sebastião do Paraíso (Km 401).

A concessionária mantém um relacionamento estreito com as cidades que cortam a MG 050 e os usuários da rodovia com seu Plano de Gestão Social (PGS). No primeiro ato de concessão, a Concessionária trabalhou para levar a todas as escolas localizadas até um quilômetro da rodovia a disciplina para o trânsito. Por meio de material multimídia doado gratuitamente, 88 escolas; 600 professores e 21 mil alunos passaram a tratar o tema Disciplina para o Trânsito de maneira transversal no currículo escolar. (26).

A Nascente das Gerais mantém o Plano de Gestão Social, (PGS), que é permanente e promove ações educativas em todo o Sistema MG-050, tendo beneficiado mais de dois milhões de pessoas desde 2007. (26)

O Plano de Segurança Rodoviária – PSR - é uma maneira de verificar a existência de pontos críticos na estrada e apontar soluções para superar eventuais problemas, através do apoio da ImTraff, empresa especializada em tráfego, mantemos o PSR. Quando é verificado um ponto crítico são tomadas ações para assegurar ao usuário do Sistema MG-050 as condições de segurança e conforto. (26).

O Sistema MG-050 é a principal via de ligação entre o Centro-Oeste e o Sudoeste de Minas Gerais e tem 371,4 quilômetros de extensão. É administrado pela Concessionária Nascente das Gerais, por meio da primeira Parceria Público-Privada (PPP) do setor de infra-estrutura rodoviária nacional, desenvolvida pelo Governo de Minas.

Nos próximos cinco anos o cronograma de investimentos prevê a execução de mais 51,2 quilômetros de terceiras faixas. Ainda do ponto de vista de obras, o Plano de Investimentos tem programado mais 34,3 quilômetros de duplicações, 14,7 quilômetros de acostamentos, 47,7 quilômetros de correções de traçado e construção de 20 Obras de Artes Especiais (pontes, viadutos etc.).

A Concessionária Nascente das Gerais dá início a mais uma importante obra que visa aumentar o conforto e a segurança para quem trafega pelo Centro-Oeste e pelo Sudoeste de Minas Gerais. Agora, o trecho entre os quilômetros 201,9 e 203 da MG-050, em Formiga, será duplicado. Serão investidos R\$ 4 milhões nessa intervenção, cuja previsão de término é outubro deste ano. (40)

A duplicação da rodovia no perímetro urbano de Formiga tornará a viagem mais ágil e segura.

O objetivo de obras de ampliação da capacidade da estrada é aumentar a fluidez do tráfego. Quem passa pela rodovia vê na prática como a estrada

melhorou com a PPP. Esse trecho de duplicação da MG-050 beneficiará diretamente oito mil motoristas que trafegam diariamente pelo local, além de uma população estimada em 65 mil pessoas. (39)

Formiga recebeu em junho de 2011, a visita do Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas, que esteve na sede do Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais DER/MG - 20ª Coordenadoria Regional, para autorizar a liberação de R\$128,6 milhões destinados à recuperação e manutenção de 471,8 quilômetros de rodovias estaduais, sob circunscrição do DER/MG na região de Formiga por um período de quatro anos.

Serão beneficiados diretamente 24 (vinte e quatro) municípios da região: Arcos, Bambuí, Camacho, Córrego Danta, Córrego Fundo, Doresópolis, Formiga, Guapé, Iguatama, Ilícinea, Itapecerica, Japaraíba, Lagoa da Prata, Medeiros, Moema, Pains, Pedra do Indaiá, Pimenta, Piumhi, Santo Antônio do Monte, São Roque de Minas, São Sebastião do Oeste, Tapiraí e Vargem Bonita.

Aproximadamente 70% das rodovias que cortam Minas Gerais estão sob circunscrição estadual. De acordo com a Secretaria de Estado de Obras Públicas - SETOP, todos os investimentos autorizados têm recursos garantidos para sua efetivação, não apenas para o início, mas para a conclusão das obras. (24)

Em 2006, foi assinado o primeiro contrato de quatro anos para a execução de obras pelo PROMG – Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária do Estado de Minas Gerais – na região de Formiga, através do qual foram investidos R\$ 55.000.000,00 (cinquenta e cinco milhões) na recuperação e manutenção rodoviária de 369 quilômetros de rodovias pavimentadas.

Segundo o Secretário, renovar o PROMG da região, que foi o primeiro, é sinal de certificação e ainda sobre a importância do Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais - DER/MG e da necessidade de renovação e revitalização do órgão. (43)

A empresa responsável pelas obras nas rodovias estaduais da região é a Villaça Construtora S/A. O contrato da empresa com o Estado é de quatro anos. Esta obra representa o aumento da oportunidade de emprego para diversos profissionais de Formiga e região. (19)

Para a BR 354, em março de 2011, foi realizada no plenário da Câmara Municipal uma cerimônia para a assinatura da ordem de serviços da obra de recapeamento da rodovia, no trecho que liga Formiga ao município de Campo Belo. (16)

A obra na BR 354 acontecerá em três em pontos. No trecho que passa por Formiga serão 63,2 quilômetros de recapeamento e os investimentos serão de R\$ 66,3 milhões. Esta é uma obra de restauração onde será refeita toda a pavimentação da rodovia, a reforma de acostamentos e renovação da sinalização.

A obra é executada pela empresa Barbosa Mello, vencedora do processo licitatório, que já está com o canteiro de obras montado no município.



Figura 3 - Restauração da BR 354 –Entre o Município de Formiga/MG e Campo Belo/MG

4.3 - O Departamento de Estradas de Rodagem – DER/MG

O Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG) é uma entidade que age de forma integrada; a partir da formulação, planejamento e gerenciamento das políticas definidas pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP), além de realizar a implementação e fiscalização, as ações estipuladas. (6)

O DER/MG é administrado por Diretoria Colegiada, composta pelo Diretor-Geral, pelo Vice-Diretor-Geral e por seis Diretores Executivos nomeados pelo Governador do Estado. (25).

Com uma constante preocupação em atender e proporcionar segurança aos usuários no sistema rodoviário mineiro o DER/MG chega ao século XXI, buscando tornar-se cada dia mais ágil e moderno com a implantação de novos sistemas informatizados. (25).

O Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais, sob jurisdição da 20ª CRG – Coordenadoria Regional, está instalado no Município de Formiga, situado à Avenida Brasil, nº 03 – Vila Nirmatele.

Com a malha rodoviária tão extensa, o DER-MG idealizou um novo sistema de gerenciamento da recuperação e manutenção da malha, que tornasse mais eficaz a realização desses serviços e permitisse oferecer rodovias em condições mais adequadas de segurança e conforto para os usuários, considerando-se a realidade atual de escassez de recursos para investimentos em infraestrutura em todo o País. Esta iniciativa partiu da consideração de que a manutenção rodoviária, usualmente, é efetuada por meio de contratos de manutenção que nem sempre apresentam resultados satisfatórios.

Para modificar o cenário citado foi criado um programa de manutenção denominado "PROMG – Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária de Minas Gerais", com a proposta de "recuperar e manter a rede rodoviária

pavimentada sob jurisdição do DER/MG, através de uma nova forma de contratação e gerenciamento dos serviços, avaliando o desempenho de empreiteiras." (25)

Com o DER/MG a frente dos trabalhos, as obras do programa Caminhos de Minas, está encurtando distâncias, diminuindo o tempo das viagens e aumentando a capacidade de rodovias que exercem o papel integrador. No total, os Caminhos de Minas prevê a pavimentação de mais de 7.600 km de rodovias, beneficiando 297 municípios e milhões de mineiros por todo o Estado.

Os principais objetivos do PROMG são:

- Priorizar a recuperação funcional do pavimento e a condição de uniformidade do sistema;
- Estimular o crescimento econômico e atrair novos investimentos para o Estado;
- Otimizar a distribuição e a aplicação dos recursos;
- Aferir a efetividade dos contratos, através de Padrões de Desempenho;
- Diminuir os custos de transportes;
- Aumentar a segurança e o conforto dos usuários;
- Possibilitar a participação da sociedade na fiscalização do padrão de conservação definido pelo DER/MG.

Além dos Programas de Recuperação e Manutenção de Rodovias, está sob a jurisdição do DER-MG/20ª CRG de Formiga, o acompanhamento e Fiscalização da Concessionária Nascentes das Gerais, ao longo da MG 050, com uma extensão de 371,350km, iniciando no município de Juatuba e terminando no município de São Sebastião do Paraíso.

O DER/MG – 20ª CRG tem ainda o Setor de Fiscalização de Rodovias e Transportes, a fim de melhorar a segurança nas rodovias por meio da realização de operações de fiscalização, controle e monitoramento do

transporte coletivo metropolitano e intermunicipal, veículos fretados e trânsito nas rodovias estaduais e federais delegadas. O Setor de Fiscalização do DER/MG – 20ª CRG, tem ainda Núcleo de Educação para o Trânsito, que juntamente com a Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, Sest-Senat, realiza campanhas educativas nas rodovias e no município de Formiga. (1)

A Transitolândia da 20ª CRG/DER-MG é um espaço lúdico-pedagógico de educação direcionado para as crianças em período escolar, das escolas municipais, estaduais e particulares de Formiga e região. Durante as atividades, os alunos são orientados quanto à importância dos valores que devem ser empregados quando no trânsito. Para essa conscientização são realizadas palestras, apresentados filmes motivacionais e distribuídos materiais educativos, como bloco de multa educativa, carteirinha "CNH" mirim e de patrulheiro mirim, tornando-os agentes multiplicadores da educação para o trânsito. O Núcleo de Fiscalização da 20ª CRG/DER-MG, realiza também palestras em escolas e empresas, com o objetivo atingir todos os participantes envolvidos no trânsito, como pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas e usuários do transporte coletivo, disseminando atitudes, valores e comportamentos no trânsito que valorizem o respeito à vida. (1)

A educação para o trânsito tem como meta reduzir a exposição do ser humano ao risco e reduzir o risco de acidentes no trânsito. (3)

4.4 – Trânsito de Formiga/MG – Organização e Mudanças

Em outubro de 2011, a PLANUM - Planejamento e Consultoria Urbana, deu início ao trabalho de elaboração do projeto de tráfego urbano no município de Formiga, realizando diversos estudos em pontos críticos, em horários diferenciados, em diversos dias da semana. O estudo teve como objetivo organizar o trânsito na cidade que, atualmente, pode ser considerado caótico.

O projeto foi apresentado ao Executivo no dia 19 de julho de 2010, pelo engenheiro de Tráfego responsável pela Planum, que afirmou que a prioridade no projeto foi à segurança dos pedestres e o bem-estar da comunidade nas intercessões. (38)

Além disso, a fluidez do tráfego também foi objeto de estudo da empresa que realizou trabalho de campo e elaborou as modificações de acordo com a realidade de cada localidade. Através de pesquisas feitas diretamente com os cidadãos, foram colhidas informações, a respeito de suas necessidades e suas dificuldades com relação ao trânsito e cada ponto onde haverá interferências, afirmou o engenheiro durante a apresentação.

Para a realização do projeto levou-se em consideração a área: Avenida Abílio Machado, Praça do Santíssimo, Rua Doutor Teixeira Soares, acesso ao centro pelo Engenho de Serra, Praça São Vicente Ferrer, e entrada da cidade pelo Posto São Vicente.(41).

Desde a apresentação do projeto, a Prefeitura deu início à logística de implantação do plano. Era preciso avaliar como e quando as alterações iniciariam; o custo e a disponibilidade orçamentária para a realização das obras necessárias, além de programar ações de comunicação e um cronograma de atividades.

De acordo com o secretário de Obras, Transporte e Urbanismo do Município de Formiga, o trânsito será descentralizado para melhorar o tráfego. As pessoas que precisam ir aos bairros não precisarão passar pelo centro, o que vai diminuir a quantidade de veículos na área central da cidade. (41)

Segundo o secretário, a implantação do projeto começou com a pavimentação de diversas ruas de Formiga, como foi determinado no projeto.

O secretário salientou que nos primeiros 30 dias, até a população se acostumar com o novo sistema de fluxo de veículos, vai haver certa dificuldade, porém, a Polícia Militar dará todo o apoio durante este período. Além disso, também será feita uma campanha massiva de divulgação das mudanças que

serão feitas a partir da implantação do plano e, por isso, a população não precisa ficar preocupada porque ela não vai ser pega de surpresa. (38)

A Prefeitura também prepara uma campanha educativa e informativa para a divulgação das mudanças antes mesmo da implantação do projeto e ainda, conta com a colaboração do cidadão formiguense: Pedestres e motoristas devem colaborar para o sucesso deste projeto e, principalmente, para a segurança nas vias. (18)

A Secretaria Municipal de Obras está executando várias modificações importantes na implantação do novo trânsito no Município de Formiga. Em um trecho da Praça Ferreira Pires, próximo ao Hotel Colonial, está sendo retirado um pequeno canteiro. Isso porque a partir da reorganização do trânsito, o trecho será mão dupla. (18)

Foi finalizada a construção de uma rotatória numa das principais vias de Formiga, a Avenida Abílio Machado, próximo a Praça do Santíssimo, com canteiro-central separando as pistas. Também foi concluída a construção de rotatória no encontro das ruas Cel. José Gonçalves D'Amarante e Rua Dr. Newton Pires.

Já na Praça das Nações, entre a Avenida Rio Branco e Rua Dr. Teixeira Soares, será construído um grande passeio, fechando a rua. Desta forma, com a reorganização do trânsito, a Rua Quintino Bocaiúva terminará direto na Avenida Rio Branco. (18)

Foram iniciados também os trabalhos de intervenção para a reorganização do trânsito no bairro Areias Branca. As primeiras ruas que terão o trânsito modificado são: Rua Ramiro Corrêa e Rua Osvaldo Pereira. Já na Avenida Vereador José Higino, no bairro Nossa Senhora de Lourdes, próximo ao Posto São Vicente, será construída uma rotatória. Serão construídos alguns direcionamentos, com o auxílio de meio - fios e assentamento de placas para orientar os motoristas e pedestres. (18)

A obra é parte da implantação do projeto de reorganização do trânsito e o término desta obra, que é uma das maiores, só poderá ser concluído na época da duplicação da Avenida Vereador José Higino, onde inicia a AMG2035 – Saída para o Município de Campo Belo e BR 381. (18)

No final de julho/2012, foi iniciada a instalação dos novos semáforos que fazem parte do projeto de reorganização do trânsito na cidade. De acordo com o Departamento de Trânsito da Secretaria Municipal de Obras, com este projeto, sete novos pontos receberão a sinalização eletrônica, sendo que a primeira está sendo colocada no cruzamento das ruas Lassanse Cunha e Neném Belo, no bairro Quinzinho. Os outros pontos são na Praça Ferreira Pires, no cruzamento das ruas Doutor Carlos Chagas e General Carneiro; perto da ponte da antiga Nestlé, no cruzamento das ruas José Mendes e Alderico Nogueira e na ponte próxima ao campo do Formiga Esporte Clube, cruzamento das ruas Paulo Lins e Vereadora Maria Hilda. (37)

5 PLANEJAMENTO URBANO

Uma cidade moderna, que possua uma boa infra-estrutura urbana, com ruas e avenidas largas e bem cuidadas, arborizadas e com amplos passeios. Que possua um transporte coletivo de qualidade, com trânsito organizado que prima pelo respeito ao cidadão e ao pedestre. Uma cidade que conserva seu patrimônio cultural e artístico, que preserva sua arquitetura com imóveis que possuam significado e importância artística, cultural, religiosa, documental ou estética para a sociedade. (28)

Uma cidade que se preocupa com o meio ambiente, que trate seu esgoto corretamente, mantém as árvores nativas da região compatíveis com a sua população; que conserva suas matas ciliares, protegendo as nascentes e rios. Uma cidade com áreas de lazer, com parques e jardins, onde se possa tomar banho de rio. Onde saúde, educação, segurança, cultura e hospitalidade, sejam marca de qualidade para todos. (28)



Figura 4 - Vista parcial do Município de Formiga/ MG

O crescimento e desenvolvimento do comércio, bem como a indústria de serviços prestados nos centros urbanos vieram a produzir o inchaço das

idades com o crescimento, na maioria das vezes, sem planejamento. A perspectiva do desenvolvimento urbano até então não levava em conta o bem estar do humano ou a temática ambiental. Muito menos a segurança do cidadão. (28).

A necessidade de se repensar o sistema legal da cidade surge com a Constituição Federal de 1988 que em seu artigo 182 (*)¹ explicita um novo quadro jurídico, apontando a necessidade da Reforma Urbana. Velhas formas de planejamento urbano, baseadas sobre tudo em seu caráter legal, não são mais suficientes para garantir a eficácia do planejamento estratégico da cidade. No bojo dessa reforma, emergem temas como a função social da cidade, da propriedade, da justa distribuição de bens e serviços urbanos, da gestão democrática e da questão ambiental. (28)

Segue abaixo uma transcrição de parte do Art. 182 da Constituição Federal – Título VII – Da Ordem Econômica Financeira – no qual prevê o regime geral da Política Urbana: (4)

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§1.º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2.º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3.º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4.º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsório;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo o tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas. (5)

O Plano Diretor é um instrumento fundamental para o planejamento urbano por definir a política de desenvolvimento e expansão urbana, estabelecendo um modelo compatível com a proteção dos recursos naturais, em defesa do bem-estar da população. (29)

Por outro lado, a elaboração do plano diretor pressupõe discussões com a comunidade sobre os rumos do desenvolvimento. Na verdade, essa participação da comunidade deve existir permanentemente, por exemplo, por meio dos conselhos. O fato é que a comunidade precisa estar envolvida na definição dos objetivos e estratégias que pautarão o desenvolvimento urbano. (29).

O planejamento urbano municipal proposto pela Constituição Federal de 1988, não pretende impedir o crescimento econômico do município. Ao contrário, crescimento econômico deve ser uma meta que, contudo, não exclua a preservação do meio ambiente, a necessidade de assegurar dignidade à pessoa humana e a possibilidade de participação da comunidade na elaboração do próprio planejamento urbano. (29).

Para isso, alguns instrumentos podem ser manejados para assegurar a melhoria da qualidade de vida da população. Passamos a seguir a analisá-los.

A Lei Orgânica Municipal está para o município, assim como a Constituição Federal está para o País. A Lei Orgânica Municipal é a lei máxima do município. É preciso lembrar que, conforme os Artigos 18 e 30 da Constituição Federal de 1988, o Município possui autonomia para legislar em termos municipais, ou seja, o Município pode gerir os seus próprios negócios. (29).

Seguem transcritos abaixo os Art. 18 e 30. (4)

Art. 18. (*) A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.

§ 4.º A criação, a incorporação, a fusão e o desmembramento de Municípios preservarão a continuidade e a unidade histórico-cultural do ambiente urbano, far-se-ão por lei estadual, obedecidos os requisitos previstos em lei complementar estadual, e dependerão de consulta prévia, mediante plebiscito, às populações diretamente interessadas.

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual. (4)

O Plano Diretor é, assim, o instrumento capaz de definir as regras de um desenvolvimento urbano em que a sociedade se beneficia em harmonia com o

meio-ambiente, propiciando-se o melhoramento da qualidade de vida para todos os habitantes. (29)

6 O TRÂNSITO COMO PARTE INTEGRANTE DO COTIDIANO DA POPULAÇÃO

6.1 Comportamento no Trânsito

A questão do trânsito no Brasil é um tema de extrema relevância e preocupa toda a sociedade. Diante do desenvolvimento socioeconômico ocorrido no país, a produção em alta, as facilidades de créditos e comercialização, tem contribuído crescentemente para o aumento da frota de automóveis nas ruas e rodovias de todo o território nacional. (27)

O sistema vigente nos dias atuais cada vez mais competitivo, a busca incessante de lucro estimulam ao individualismo, onde a todo momento preocupamos com nossos interesses e os outros sendo adversários, o que reflete sem dúvida, uma crise de valores no trânsito, onde manter um comportamento ético e solidário tem se tornado um ato difícil. Diante do carro, hoje visto por grande parte da sociedade, como símbolo de poder e status, o ser humano demarca o respeito às diferenças sociais e aos direitos individuais e conseqüentemente, a vida tem se tornado uma façanha muito arriscada diante do trânsito. (27)

Como pesquisadores comportamentais, precisamos analisar as causas do comportamento agressivo, irresponsável, ignorante, até mesmo violento do motorista brasileiro. Não podemos esquecer também dos demais envolvidos no trânsito, como o pedestre, o ciclista, o carroceiro, aquele que empurra um carrinho de lixo, etc. (23)

É notório também que o trânsito é uma questão de comportamento social, já que envolvem grupos, diversas classes sociais e mata indiscriminadamente; poderíamos dizer até que a mortalidade no trânsito

é democrática, atingindo todas as pessoas, sem diferenciação social, educacional, religiosa ou política. (23)

Desta forma, a questão do trânsito está intimamente ligada aos homens, já que são eles que comandam as máquinas, que, por sua vez, só obedecem às vontades manifestas, E o homem, sob o ponto de vista psicológico, é um ser extremamente complexo, já que suas reações são dependentes de sua personalidade, de seu intelecto, ao lado de sua cultura, (refiro-me ao conjunto de leis, normas, regras de comportamento herdadas em uma determinada sociedade) e da sua visão de mundo, que é a internalização desta cultura. (23)

Todas essas variáveis fazem com que o homem se torne um ser imprevisível, porque sua resposta a determinadas situações vai depender de todos esses aspectos, mais as condições do momento e da pessoa naquele dia. (23)

Assim, podemos tirar como exemplo: se você levanta com o pé esquerdo, sai atrasado, seu carro não pega, depois de trocar a bateria você está no trânsito, preocupado com o compromisso que já deve estar acontecendo sem que você esteja presente, o seu comportamento, muito provavelmente, será a busca da velocidade, desprezo pelos outros e pelas leis e assunção maior de riscos. Por outro lado, se você levanta de bom humor, sem grandes preocupações, seu comportamento tende a ser mais cooperativo e gentil no trânsito. (23)

"O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, - é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como-as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder." (34).

Assim, a luta que se estabelece no trânsito é acirrada, mais ou menos previsível, conforme as pessoas sintam-se ou não iguais perante seus direitos à circulação do trânsito. - ao invés de ceder espaço a quem não tem este privilégio, como os pedestres, ele exige prioridade, força a passagem, ignora os demais, estaciona em cima das calçadas, etc.

O pedestre, definido como cidadão de segunda classe por este mesmo autor, é vulnerável, com incapacidade de defesa frente ao poder de morte manifesto pelos motoristas. (23)

Os índices atuais nos mostram que os desrespeitos às leis de trânsito, o uso de bebidas alcoólicas ou drogas e outros fatores associados ao volante tem apontado como as principais causas de acidentes de trânsitos. Lamentável considerar que o trânsito tem se tornado uma “guerra” incontrolada aos olhos de todos. (27)

As pesquisas realizadas demonstram a necessidade de uma tomada de atitude através de medidas urgentes, sobretudo educacionais, com o intuito de mudar essa situação, pois segundo as Diretrizes Nacionais para Educação no Trânsito, a inclusão desse tema como abordagem transversal às áreas curriculares, torna-se imprescindível, visto que o trabalho permanente na escola possibilitará mudanças de comportamento que contribuirão para garantir a segurança das crianças, jovens, adultos e idosos, dentro do espaço público.

6.2 Observando o comportamento dos motoristas, pedestres e ciclistas do município de Formiga/MG

Foram feitas pesquisas de campo no município de Formiga, no centro da cidade, na Rua Bernardes de Faria próximo a Praça Getúlio Vargas e nas rodovias AMG 2030 - no quilometro 01 e MG 050 - no quilômetro 201, em horários variados, incluindo os horários de maior movimento, entre os dias 15 de agosto a 30 de setembro de 2012. Durante esse período, foram coletadas

várias informações. Constatei que na população do município de Formiga, que participa do trânsito, há um percentual bem elevado, que atuam de formas incorretas, dificultando e comprometendo a segurança não só dos motoristas, como também dos passageiros e pedestres.

Dentro desta pesquisa foi constatada uma série de infrações que os motoristas junto com passageiros e pedestres cometem com frequência.

Foram elas:

- Passageiros sendo conduzidos na carroceria de caminhão/caminhonete;
- Motociclista sem capacete;
- Motociclista sem viseira;



Figura 5 – Transporte de passageiros no compartimento de carga.



Figura 6 – Motociclista e passageiro sem capacete e com chinelo sem presilha no calcanhar.

- Motociclista calçado com chinelo sem presilha no calcanhar;
- Menores de dez anos na garupa da moto;
- Crianças com menos de sete anos no banco da frente do veículo e ainda, sem o cinto de segurança;
- Criança menor de sete anos – entre um e sete – no banco de trás, sem estar na cadeirinha ou elevação, e ainda sem cinto de segurança;
- Crianças assentadas no colo do pai (dirigindo);

- Crianças assentadas e/ou deitadas no colo, no banco da frente, sem nenhuma proteção;
- Crianças sendo transportadas na parte de cargas de caminhonetes;
- Uso de celular durante o uso da direção;
- Veículos com excesso de passageiros;
- Sistema de sinalização e/ou iluminação com defeito (setas, faróis, luz de freio, luz de ré);
- Desobediência e desrespeito às sinalizações de trânsito (placas, semáforos, faixas de pedestre) pelos pedestres e condutores.
- Ultrapassagem sem nenhuma visão (faixa contínua) ou em pontes, trevos, locais não apropriados;
- Motoristas andando com o veículo na contra mão;
- Ônibus escolar com mais de 40 alunos em pé;
- Calçadas onde os pedestres fazem caminhada, estreitas, com degrau alto ou rampa fora dos padrões, muitas sem serem cimentadas, em más condições de uso, tendo o pedestre que andar na rua;
- Ciclistas pegando carona nas carrocerias dos caminhões (em subidas), sem nenhuma proteção – ocorre constantemente, tombos, onde os ciclistas machucam muito, porém, na maioria das vezes, nem os próprios motoristas veem o que aconteceu (geralmente, nas freadas mais repentinas, mudança de faixa, etc.);
- Manobras perigosas em esquinas, grande percurso com o veículo em marcha ré;
- Motoristas de ônibus urbanos e intermunicipais, sem uso do cinto de segurança;
- Auxiliares de Viagem, viajando na cabine da frente do ônibus, em veículos que não possuem poltrona com cinto de segurança;
- Descaso de muitos motoristas de ônibus, com usuários idosos ou paraplégicos, quando as mesmas adentram ou saem do veículo, e ainda, a falta de elevador para cadeirantes;

- Má informação ou muitas vezes nenhuma, por parte dos motoristas ou auxiliares de viagem quando essas são solicitadas por usuário do veículo;
- Ônibus urbano e intermunicipal iniciando viagem em mal estado de conservação (sujo, sem cinto de segurança para uso do passageiro, para brisa trincada, porta malas sem travas, etc.);
- Ônibus urbano e escolar com excesso de passageiros (em pé).

7 ANÁLISE DOS DADOS

7.1 – Estatísticas e levantamento de dados referente ao trânsito no município de Formiga/MG

Seguem abaixo, gráficos onde são apresentadas várias situações referentes ao uso do cinto de segurança na rodovia e no centro do município de Formiga. Esses dados foram coletados através de pesquisa de campo feita pelo pesquisador na Rodovia MG 050 – Km 201 e no centro do município de Formiga, na Rua Bernardes de Faria, no período de 1º a 31 de agosto de 2012.

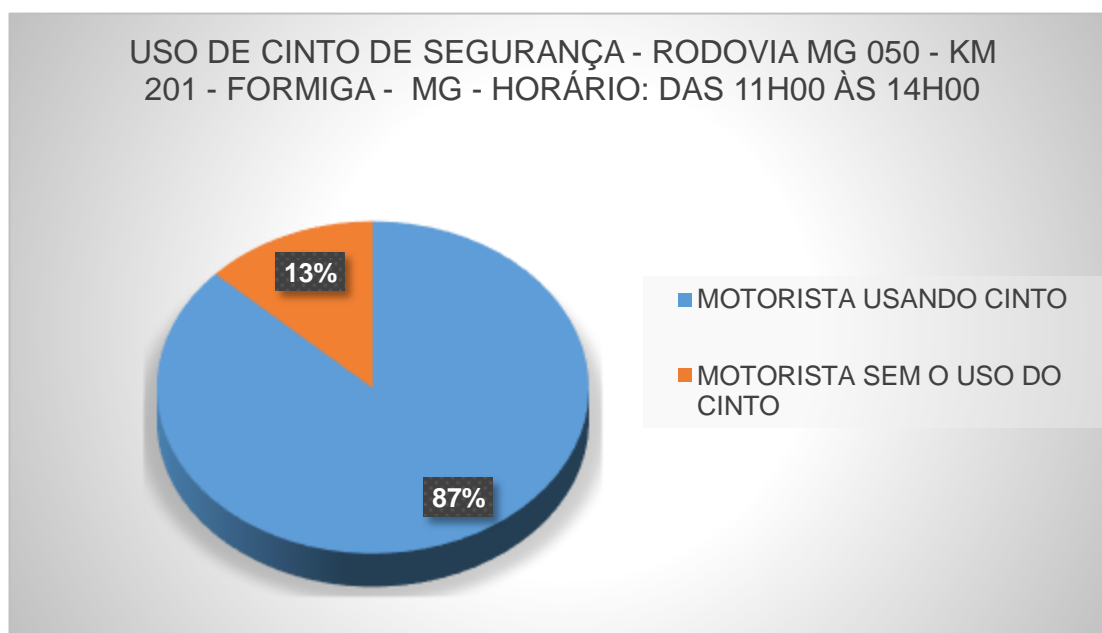


Gráfico nº 1 – Uso cinto de segurança por motoristas – MG 050 – Km 201
Horário: das 11h00 às 14h00.

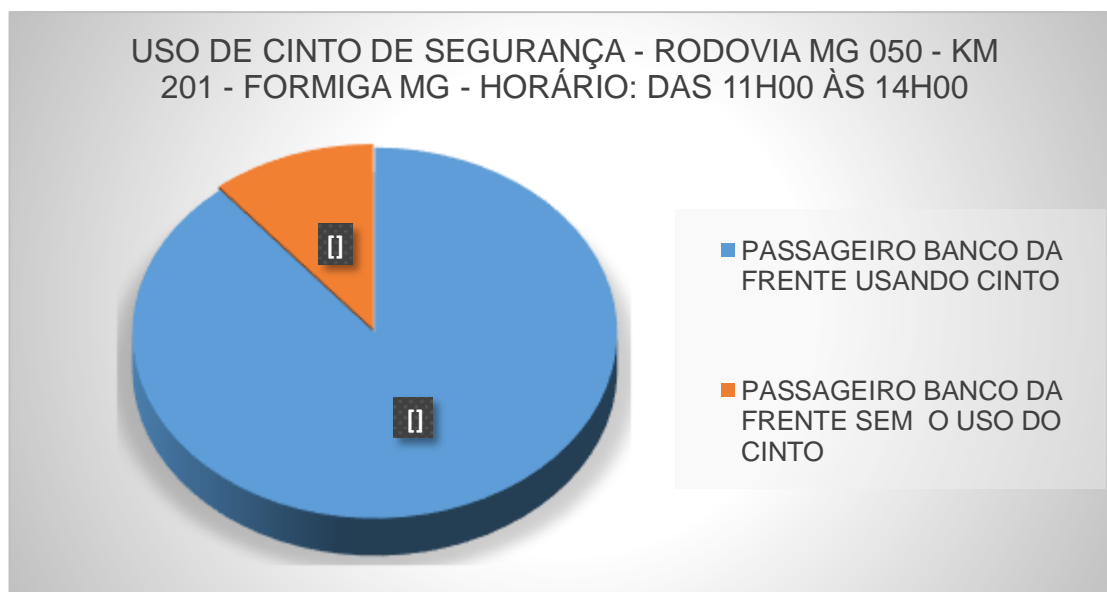


Gráfico nº 2 – Uso cinto de segurança por passageiros - banco da frente MG 050 – Km 201 - Horário: das 11h00 às 14h00.

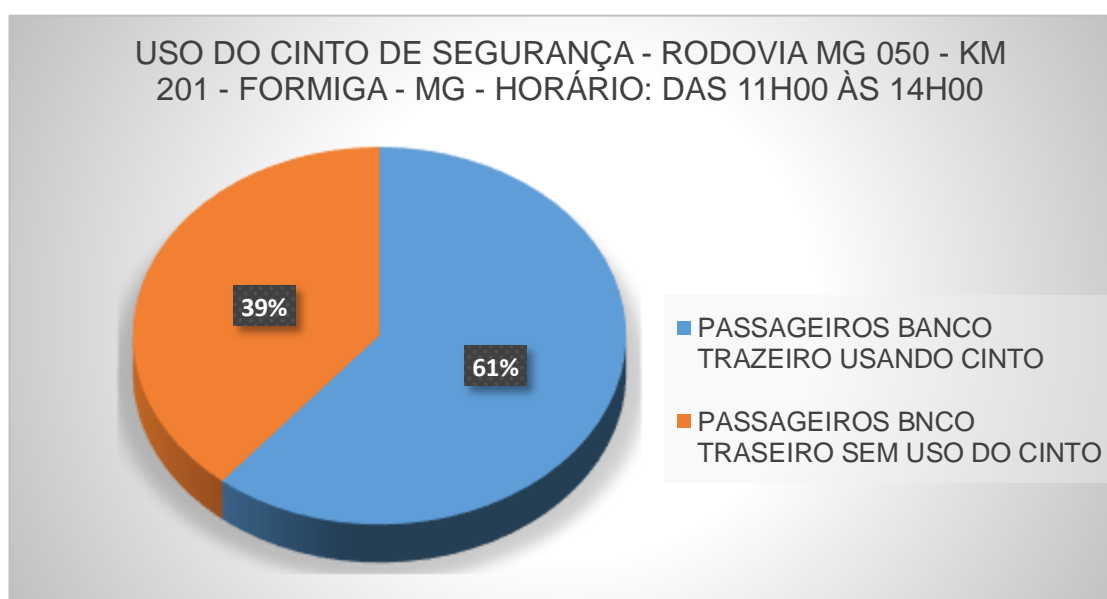


Gráfico nº 3 – Uso de cinto de segurança – passageiro banco traseiro – MG 050 – Km 201 - Horário: das 11h00 às 14h00.

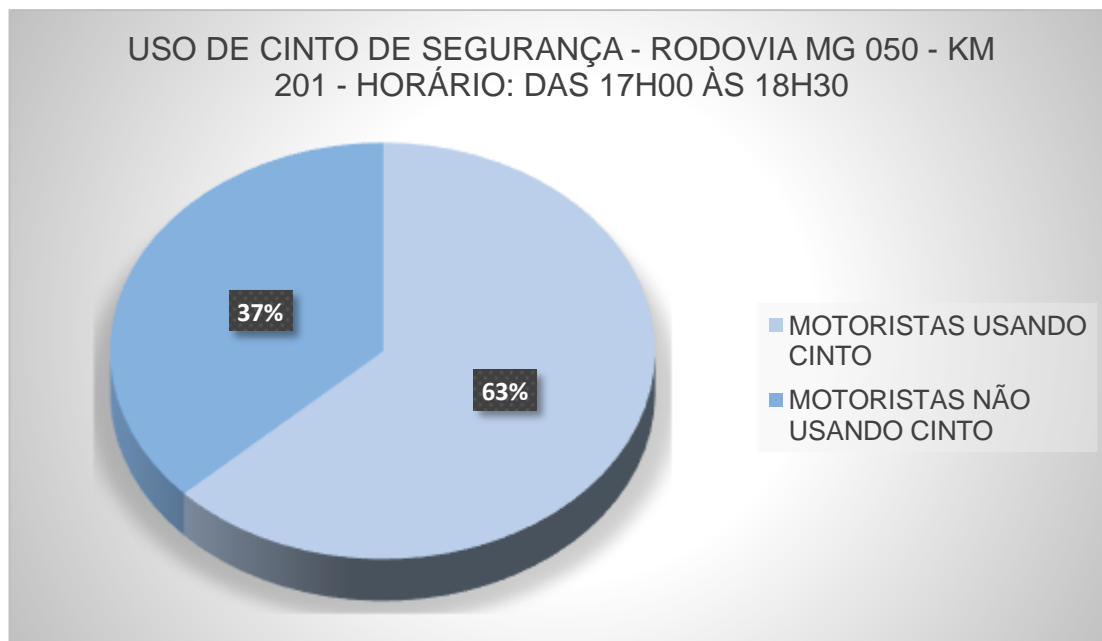


Gráfico nº 4 – Uso de cinto de segurança por motoristas – MG 050 – Km 201
Horário: das 16h00 às 18h30m.

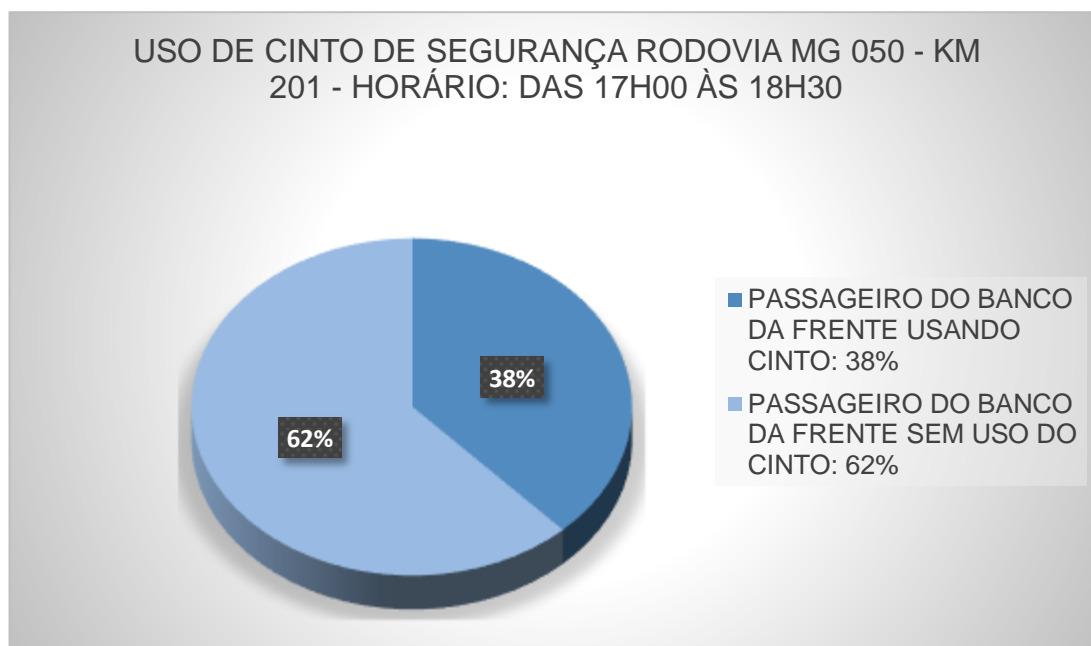


Gráfico nº 5 – Uso de cinto de segurança por passageiro banco dianteiro –
MG 050 – Km 201 - Horário: das 16h00 às 18h30m.

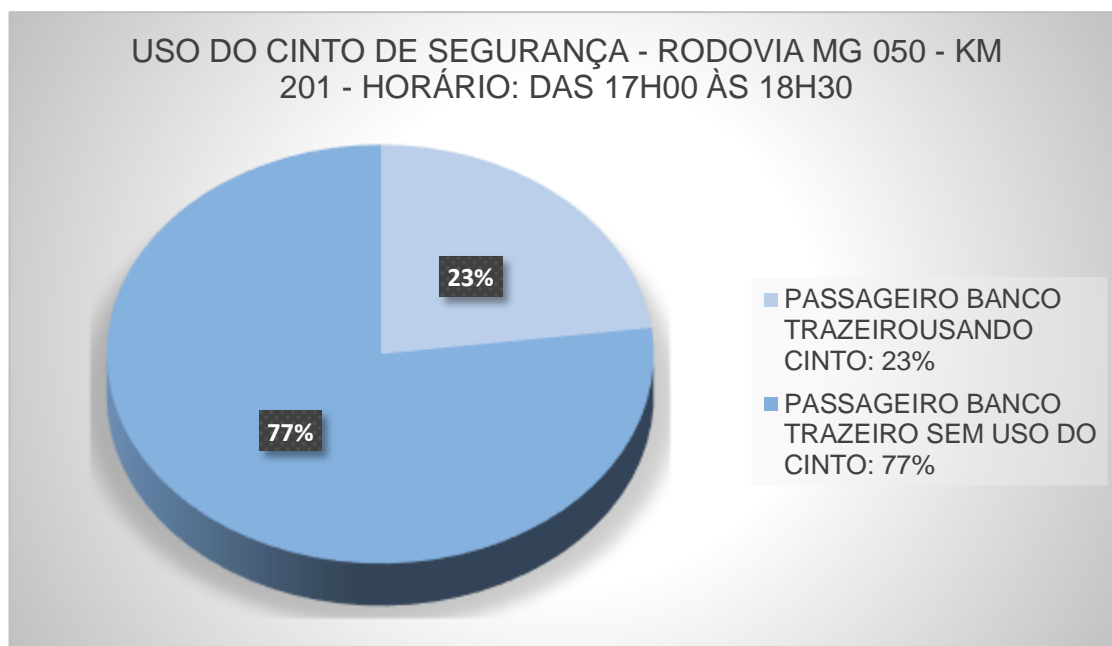


Gráfico nº 6 – Uso de cinto de segurança por passageiro banco traseiro – MG 050 – Km 201 Horário: das 16h00 às 18h30m.

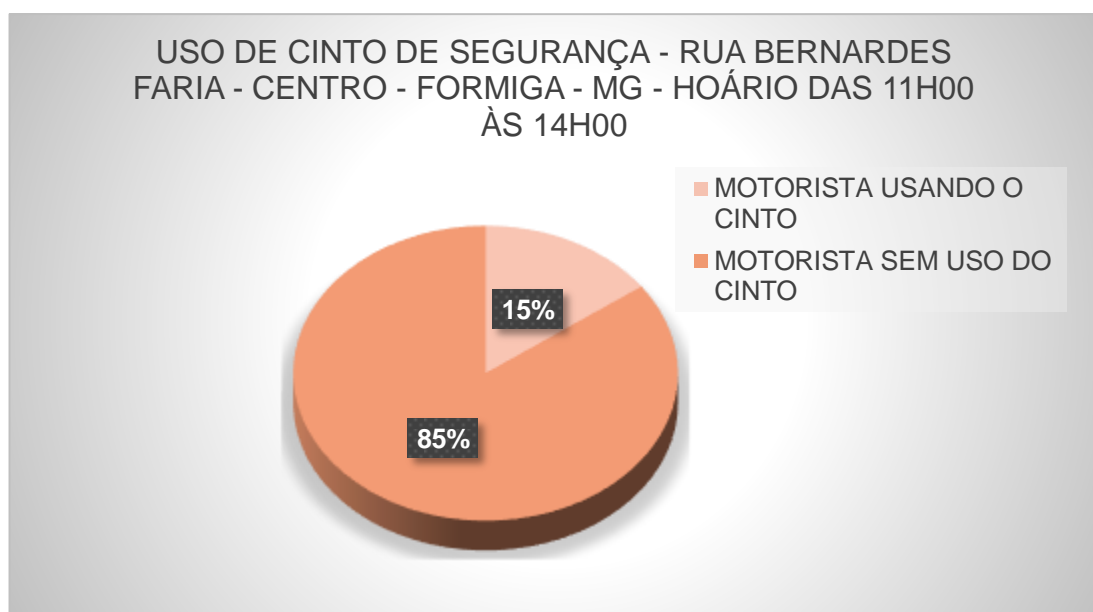


Gráfico 7 – Uso de cinto de segurança por motorista – Rua Bernardes de Faria – Formiga – Horário: das 11h00 às 14h00.

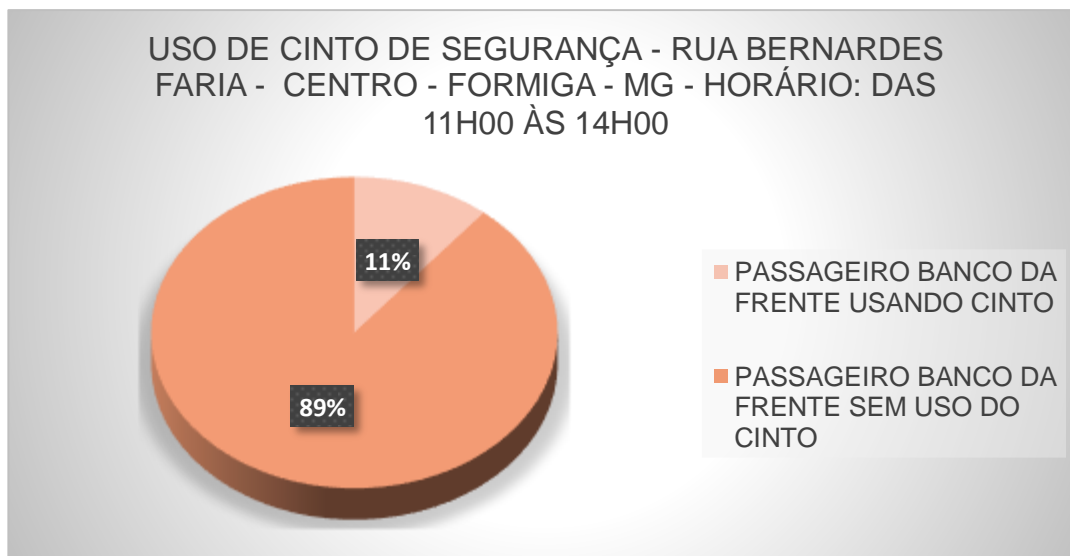


Gráfico nº 8 - Uso de cinto de segurança por passageiros do banco da frente
Rua Bernardes de Faria – Formiga – Horário: das 11h00 às 14h00.

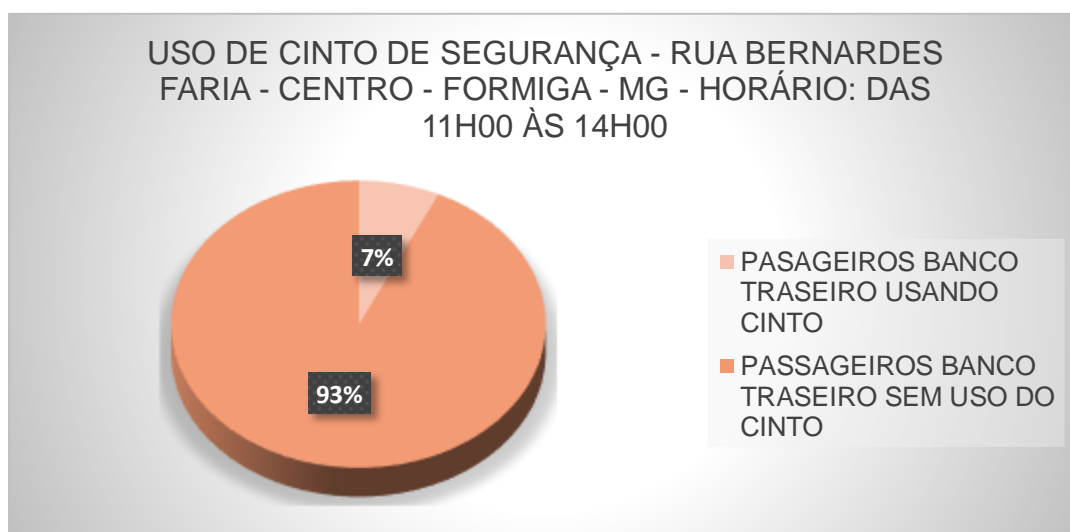


Gráfico nº 9 - Uso de cinto de segurança por passageiros do banco traseiro
Rua Bernardes de Faria – Formiga – Horário: das 11h00 às 14h00.

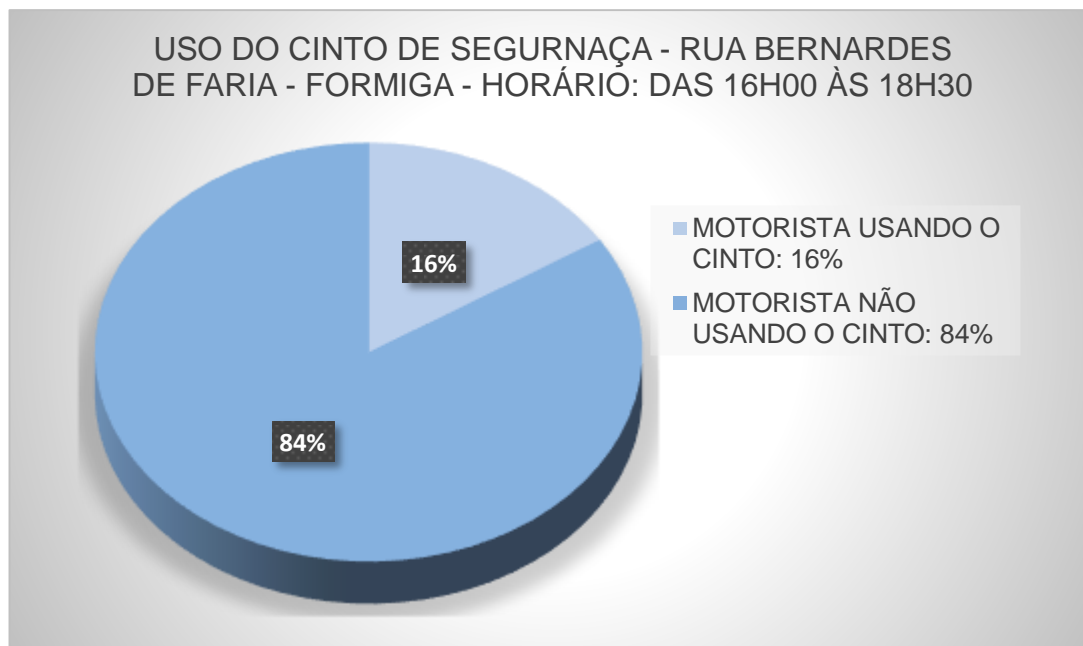


Gráfico 10 – Uso de cinto de segurança por motoristas – Rua Bernardes de Faria – Formiga – Horário: das 16h00 às 18h30m.

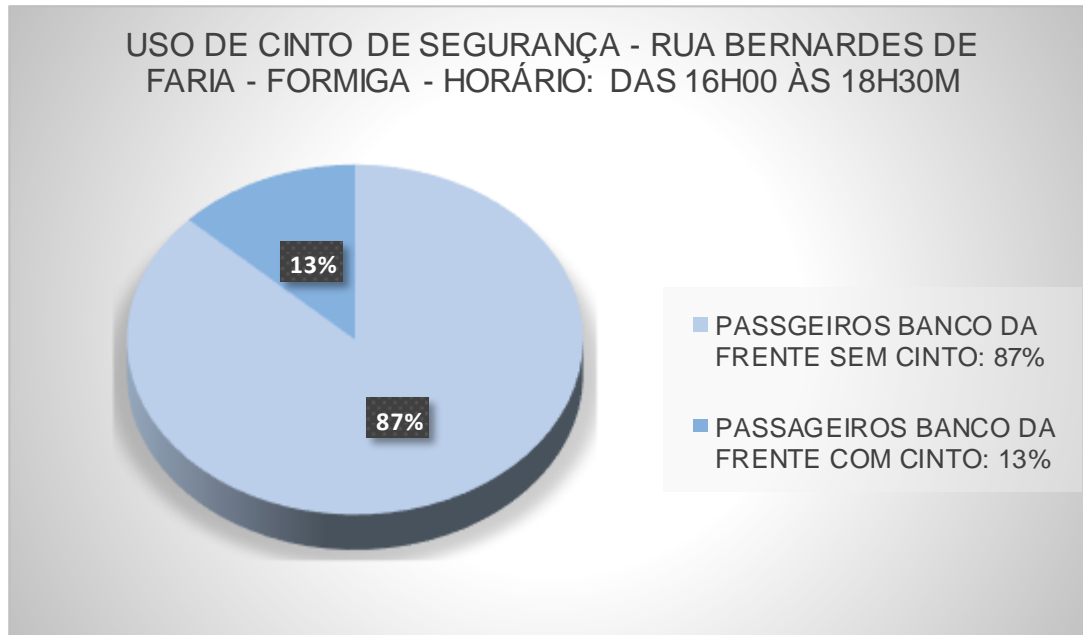


Gráfico 11 – Uso de cinto de segurança por passageiros banco da frente – Rua Bernardes de Faria – Formiga – Horário: das 11h00 às 14h00.

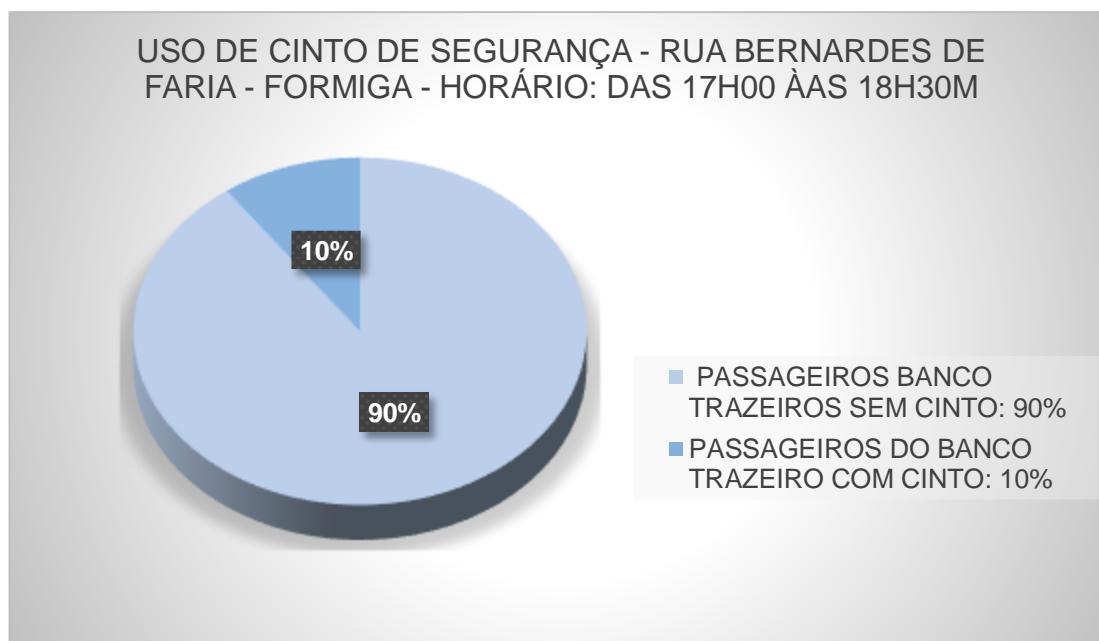


Gráfico 12 – Uso de cinto de segurança por passageiros banco traseiro – Rua Bernardes de Faria – Formiga – Horário: das 16h00 às 18h30m.

Seguem abaixo, gráficos referentes ao uso do celular por condutores de veículos e pedestres quando estão participando do trânsito. Coleta de dados feita pelo pesquisador, no período de 1º a 30 de setembro.

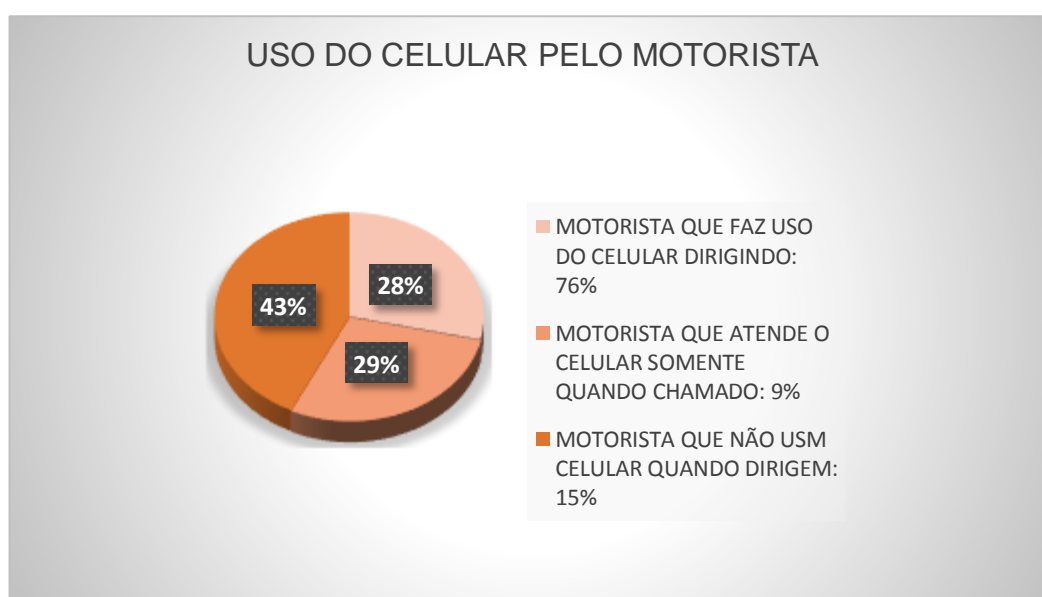


Gráfico 13 – Uso do aparelho de telefone celular por Motoristas.

Seguem abaixo gráficos referentes ao comportamento no trânsito no centro do município de Formiga, do pedestre e do condutor quanto à faixa de pedestre. Coleta de dados feita pelo pesquisador, no período de 1º a 30 de setembro.

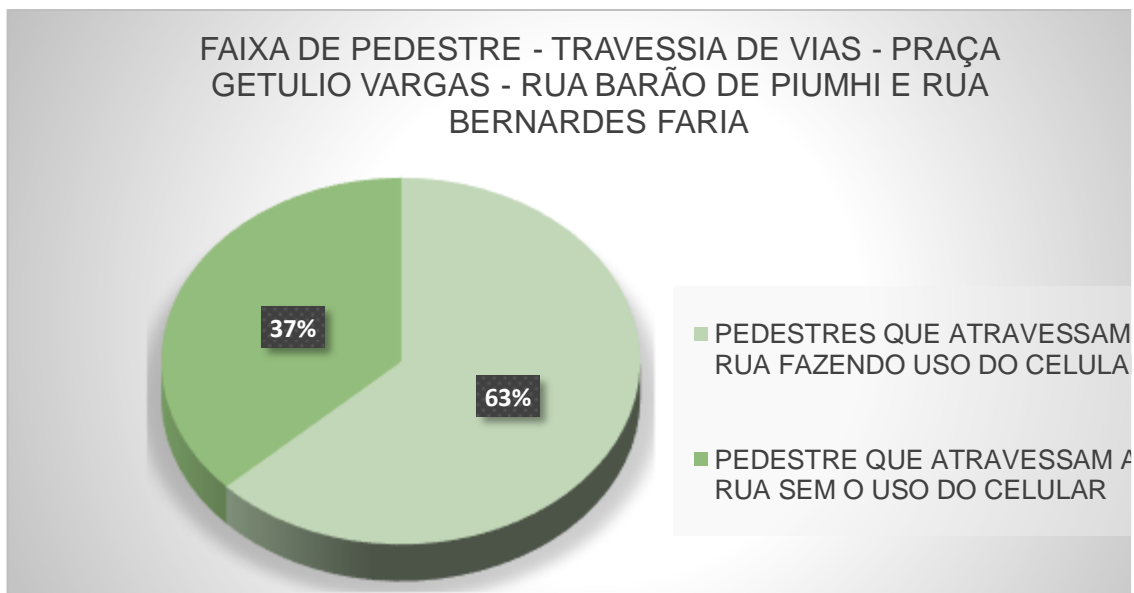


Gráfico nº 14 – Faixa de Pedestre – Travessia de Vias – Ação do Pedestre.

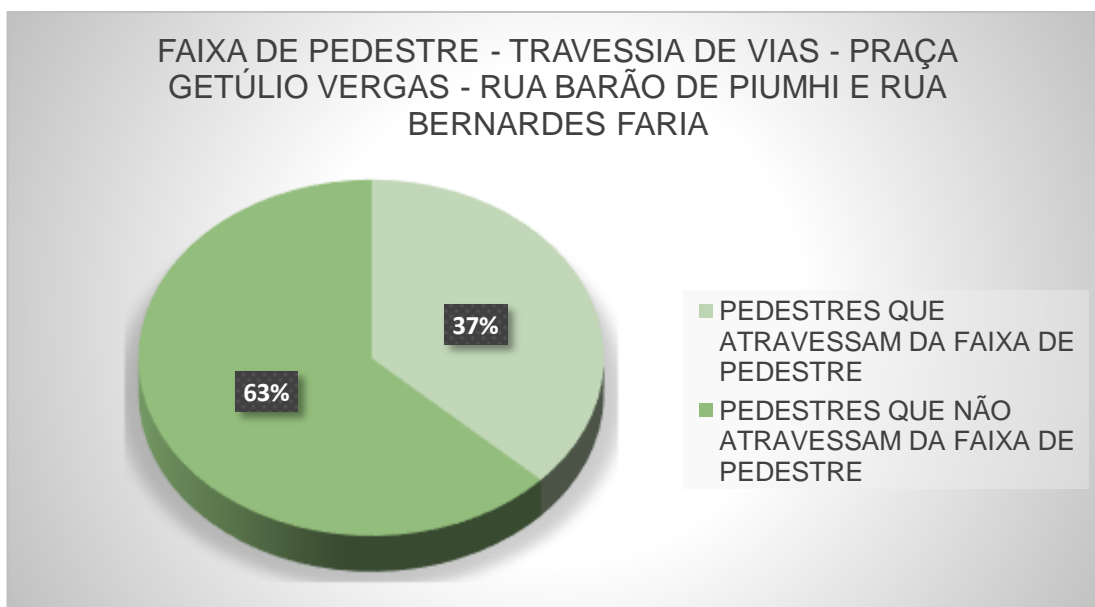


Gráfico 15 – Faixa de Pedestre – Travessia de vias – Ação do Pedestre.

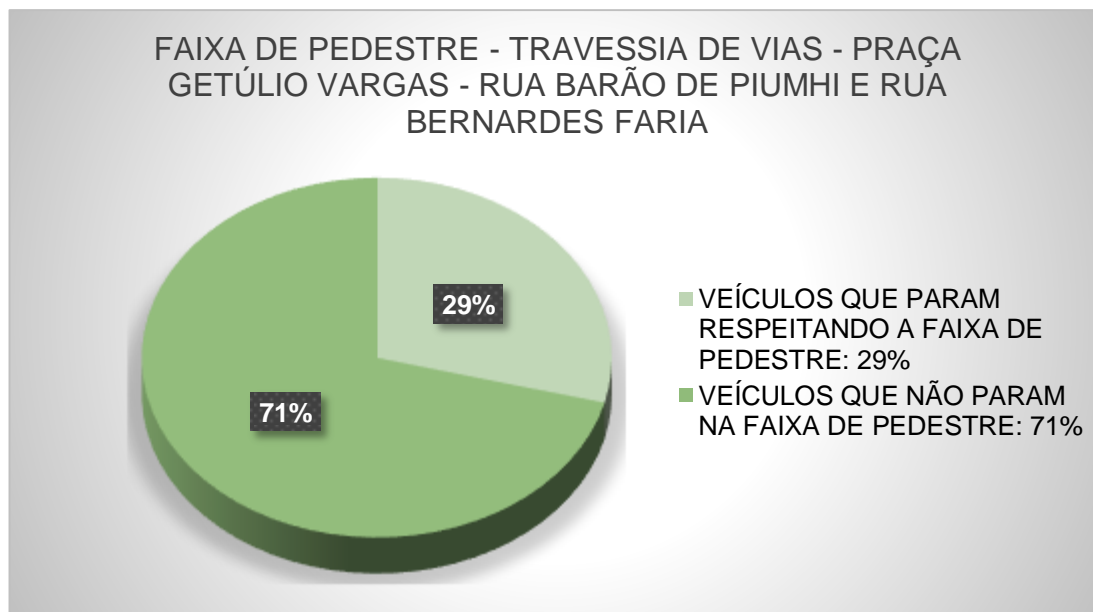


Gráfico nº 16 – Faixa de Pedestre – Travessia de Vias – Ação do Veículo.

7.2 – Questionário realizado com os usuários do trânsito no município de Formiga/MG – período: de 05 a 28 de novembro de 2012

Seguem abaixo, dois questionários elaborados pelo pesquisador, feito a 156 usuários do trânsito no município de Formiga, sendo que 80 foram direcionados aos pedestres, dos quais 39 também são condutores de veículos. Os outros 76 foram direcionados à condutores de veículos e motocicletas. Este questionário foi feito através de formulários, em residências, lojas, escolas, ruas e praças, com idade entre 12 a 83 anos

Questionário feito direcionados aos pedestres:

1. Você acha necessária a Educação para o Trânsito nas escolas e para os usuários do trânsito?

Sim 100%

Não 0%

2. Você conhece ou já ouviu falar de Educação para o Trânsito?

Sim: 70%

Não 30%

3. Você já participou de alguma campanha para o trânsito?

Sim 27%

Não 77%

4. Você conhece as sinalizações de trânsito? Acha importante?

Sim 67%

Não 33%

5. Quando você está conduzindo o veículo, respeita todas as sinalizações de trânsito?

Sim 74%

Não 28%

6. Como pedestre você atravessa as ruas em locais corretos, de forma mais segura?

Sim 83%

Não 17%

7. Você atravessa a rua na faixa de pedestre?

Sim 68%

Não 32%

8. Você acha o trânsito do município de Formiga seguro?

Sim 28%

Não 72%

Questionário direcionados à condutores de veículos e motocicletas:

1. Você acha importante e/ou necessário a Educação para o Trânsito?

Sim 100%

Não 0%

2. Você já participou de Campanhas Educativas, Palestras ou Debates referente a Educação para o Trânsito?

Sim 13%

Não 87%

3. Você já se envolveu em acidente de trânsito, mesmo como pedestre?

Sim 37%

Não 63%

4. Após este acidente, ocorreu alguma mudança da sua visão referente ao trânsito?

Sim 68%

Não 32%

5. Quando ocorreu esse acidente, você que estava conduzindo o veículo?

Sim 65%

Não 35%

Observando as estatísticas e levantamentos feitos no município de Formiga, podemos observar que somente com a reestruturação e adequações feitas não irão mudar o comportamento dos motoristas e pedestres, tornando assim, o trânsito mais seguro. Serão sim, necessárias mais ações educativas para maior conscientização do usuário, seja motorista, pedestre ou ciclista, possibilitando maior fluidez do trânsito sem comprometer a segurança e a vida dos usuários.

A necessidade de uma conscientização ampla e urgente sobre a Educação para o Trânsito é visível aos olhos de todos, dada a complexidade dos problemas que surgem no dia-a-dia, de todas as cidades. Hoje toda a população está envolvida, sob diferentes aspectos, com os problemas relacionados ao trânsito. (2).

8 A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A educação pode ser considerada um dos principais instrumentos de transformação da realidade de uma sociedade, vez que proporciona a conscientização dos indivíduos, e prepara-lhes para um desenvolvimento profundo, cujas bases se apresentam mais polidas. Nesse sentido, a educação pode ser vista como ato de construção onde professores e alunos interagem visando um conhecimento pleno da realidade em que se vive. (36).

Para que se tenha uma educação de qualidade e de cunho transformador são necessários que se conheçam os níveis de desenvolvimento de cada ator envolvido no processo ensino-aprendizagem (professores, alunos e comunidade), sendo indispensável que respeitem as individualidades, a diversidade, inculcando nos alunos o gosto pela descoberta, incentivando-os a viver de forma plena e autônoma na sociedade atual.

Transformar a realidade do trânsito brasileiro passa por essa reestruturação, ou seja, deve estabelecer os critérios e métodos a serem utilizados para que se introduzam os conhecimentos acerca da educação no trânsito, os conceitos a serem trabalhados, os materiais didáticos e os conteúdos curriculares. (36)

É por meio desse processo de construção do conhecimento que os indivíduos poderão assimilar os conceitos relativos ao trânsito, a partir de uma perspectiva própria baseada na sua forma de interpretação da realidade. As vantagens desse método é que o conhecimento produzido já possui uma aplicabilidade imediata sobre os sistemas que determinam as relações interpessoais do grupo envolvido. Assim, trabalhar as questões relativas ao trânsito é tarefa de todos os atores, porque qualquer conteúdo necessita para

sua compreensão e entendimento, o suporte proporcionado pelo contexto que cerca os alunos.

O fator educacional se estende por meio do comportamento do indivíduo nas vias públicas, pois se participa do trânsito desde o ventre materno até a morte. Convém lembrar que quando se dirige, passeia ou caminha, também está no trânsito e, nesse momento, se repete o que foi aprendido na educação familiar e no convívio social. Se foram bons exemplos, formar-se-ão bons motoristas, participantes do sistema de trânsito, educados e conscientes. (35)

É muito importante saber que ninguém nasce ético nem é completamente cidadão. Se ética e cidadania ainda são estudadas, é porque as pessoas ainda não são nem éticos nem cidadãos o bastante. Caso contrário, não haveria violência, desrespeito ao espaço público, egocentrismo etc. e quem tem a responsabilidade de educar para o trânsito não precisaria parar para se questionar se o seu trabalho vale a pena; se é possível. Talvez não seja possível mudar o mundo. Mas é possível começar a trilhar o caminho da ética e da cidadania hoje, a partir de agora.

8.1 – Educação para o trânsito: um instrumento de transformação

Do mesmo modo como a aprendizagem da leitura facilita e amplia o entendimento do mundo possibilitando sua transformação, passar por um processo de alfabetização no trânsito para aprender a ler as cidades, as ruas, as estradas e outros elementos que norteiam o ir e vir organizado poderá facilitar o trânsito sem perigos. (35)

Considerando a perspectiva de *Freire (1984)*, o processo de construção do conhecimento pode ser considerado como:

Uma atividade complexa, onde o indivíduo deverá não só decifrar e decodificar a escrita, mas também realizar uma interpretação de leitura

do mundo. Entende-se por leitura de mundo, o modo de pensar, ou seja, a visão que a pessoa possui da realidade. Por este motivo é necessário trabalhar com diversos tipos de texto em sala de aula.”(13)

A interdisciplinaridade pode ser compreendida como a prática pedagógica utilizada para articular os conhecimentos buscando uma integração mais consistente do ser humano. Dessa forma, priorizar um currículo capaz de incluir a Educação para o Trânsito é de fundamental importância para se repensar os problemas ocasionados pelo sistema viário do nosso país, no sentido de formar cidadãos mais preparados com relação ao trânsito.

Interdisciplinaridade é definida por *Ferreira (2005, p. 21)* como sendo, “um ato de troca, de reciprocidade entre as disciplinas ou ciências – ou melhor, de áreas do conhecimento”. Pode-se considerar um tanto subjetivo tal conceituação, a partir do momento em que não são definidas as medidas ou proporções em que ocorrem tais trocas.

O novo Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, em seu capítulo VI, trata da Educação para o trânsito dispõe sobre a obrigatoriedade da educação de trânsito: (5)

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de trânsito.
§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

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 gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de

Trânsito e de educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista de artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para o levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas serão de caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo. (5)

Na prática, se sabe que existe uma escassez de atividades realizadas sobre este tema nas escolas e colégios. Os currículos escolares são formados por disciplinas que se encontram fechadas em si mesmas e incomunicáveis com as outras áreas do saber. Depende do educador para fazer a interdisciplinaridade. (35).

Várias são as deficiências e dificuldades enfrentadas pela educação brasileira, iniciando-se pela infra estrutura onde há insuficiência de escolas e professores, má qualidade do ensino, aspectos esses que exercem influência

negativa, refletindo assim uma precariedade no nível educacional das crianças e jovens, os quais se tornarão adultos não preparados o suficiente, frutos de um ensino de má qualidade. (36).

Esses são desafios que devem ser vencidos, caso o Brasil pretenda, num futuro próximo, fazer parte do primeiro mundo, posição que exigirá uma mudança completa da estrutura sócio - cultural do povo brasileiro, que poderá ser proporcionada por investimentos necessários e significativos em educação, sendo que os outros aspectos passarão a ajustar-se naturalmente.

“Sensibilizando quanto ao ambiente do trânsito respeitando os sonhos, as frustrações, as dúvidas, os medos, os desejos dos educandos, crianças, jovens ou adultos, os educadores e educadoras populares têm neles um ponto de partida para a sua ação. Insista-se, um ponto de partida e não de chegada”. (13).

Priorizar a educação para o trânsito é um processo de socialização e de civilização da sociedade. Não podem ser concentrados esforços somente em um sistema repressivo e sancionatório, mas na conscientização e formação dos indivíduos que compõem o trânsito.

Desse modo, considerando a importância das ações de educação para o trânsito e o fato de estas serem subsidiadas por inúmeros pressupostos legais, é necessário um trabalho coletivo com a participação da sociedade para que os dispositivos legais em prol da construção de um trânsito mais seguro, humano e solidário venham fazer parte do cotidiano da sociedade como um todo. A melhor metodologia para se combater os níveis de violência no trânsito, além de contemplar os dispositivos legais instituídos, é adotar subsidiariamente a educação para o trânsito no ensino fundamental, ensejando um processo precoce de conscientização dos alunos, para a composição de um trânsito mais humanizado.

8.2 DER-MG e o Núcleo de Educação para o Trânsito

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503 de 24/09/97, o trânsito em condições seguras, bem como a educação para o trânsito é um direito de todos e dever dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. (7)

Embora a legislação seja de 1997, o DER/MG já atua na área de educação para o Trânsito desde 1989, através do PROGRAMA SOS TRÂNSITO, com o objetivo de orientar e conscientizar os usuários da via para atitudes cidadãs.

Os programas contemplam:

- Dos diversos segmentos da comunidade na busca de alternativas para minimizar os problemas de trânsito local;
- Conscientização da comunidade sobre a importância da educação como fator essencial para a segurança de todos;
- Capacitação de motoristas amadores e profissionais do transporte;
- Formação de educadores para que possam repassar orientações referentes à segurança no trânsito em instituições educacionais.

Dentre as ações realizadas destacam-se as blitz educativas, cursos, palestras, seminários, criação e distribuição de folhetos informativo/educativo, dentre outras.

A equipe responsável pelos treinamentos é conhecida como Núcleo de Educação para o Trânsito (NET), que realiza e participa vários eventos. (7)

O público-alvo do evento são educadores das redes municipal, estadual e particular, agentes de trânsito, policiais civis e rodoviários e bombeiros militares, representantes de Centros de Formação de condutores entre outros.

Todos os anos, nas vésperas do carnaval e feriados mais prolongados, o DER/MG realiza ações educativas para conscientização dos motoristas e passageiros sobre condutas para a segurança no trânsito.

Outras palestras e relatos sobre o Projeto Estruturador tiveram como temas: Aumento da Capacidade e Segurança dos Corredores de Transporte no estado de Minas Gerais e Acidentalidade Viária, além da apresentação do Diagnóstico e do Plano de Ações proposto pelo Banco Mundial sobre a Segurança Viária em Minas.

As palestras referentes à educação para o trânsito, feita por Agentes do DER-MG, são realizadas durante todo o ano, em escolas e em empresas, procurando a cada dia, atingir um público maior e mais consciente.

CONCLUSÃO

Através da presente pesquisa foram levantados dados bibliográficos e feitos questionário a 156 usuários do trânsito, sendo 80 pedestres e 76 condutores de veículos. Eles participaram da pesquisa, fornecendo dados sobre comportamento no trânsito e respondendo se têm algum conhecimento da educação para o trânsito.

Foi analisado ainda, por meio de pesquisa de campo, o comportamento inadequado de condutores, passageiros e pedestres, e ainda observadas diversas infrações cometidas por estes usuários do trânsito de Formiga - MG.

Os resultados afirmam a necessidade de reavaliar como a educação para o trânsito tem sido abordada nas escolas. Não basta apenas ter a informação, é preciso modificar a atitude e o comportamento de cada um, envolvendo os condutores de veículos, bem como a comunidade escolar, em ações educativas e pedagógicas como: teatro, palestras, distribuição de folhetos, dentre outros, com o objetivo de incorporar o conhecimento sobre as leis de trânsito para torná-lo mais seguro.

A educação para o trânsito tem que priorizar a formação de um novo comportamento de cidadão, que respeite e dê prioridade à vida.

Destarte, conclui-se que a utilização da educação para o trânsito, que desperta um maior interesse nas crianças, jovens e adultos, deve ser efetiva em todas as escolas públicas e particulares, em parceria com Órgãos que realizam essas ações. Ressalto o DER/MG, que conta com um Núcleo de Educação para o Trânsito.

REFERÊNCIAS

1. **ARQUIVO** – DER/MG – 20ª CRG – Núcleo de Educação para o Trânsito
2. **BANASZESKI**, Alexandra Auziliero; ECCO, Idanir - Educação para o Trânsito: Um olhar para o contexto escolar - março/2009
3. **BRAGA**, Marilita Gnecco de Camargo, Panorama Nacional de Pesquisa em Transporte - novembro, 2005
4. **BRASIL**, - Constituição da República Federativa do, outubro/1988 – Art. 182; Art. 18, Art. 30;
5. **BRASIL**, Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Brasil. SP: Escuta, 1991. Brasiliense, 1984.
6. **COMUNICAÇÃO**, Assessoria – DER-MG – www.der.mg.gov.br/institucional/integração_sobre_o, - 04/11/2011
7. **COMUNICAÇÃO**, Assessoria – Gerência de Educação para o Trânsito – Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais - doget@der.mg.gov.br
8. **DENATRAN**
9. **FERRARI**, Celso - 1988, p. 99.
10. **FONTES** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, 2007
11. **FONTES**, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, 2010
12. **FORMIGA**, Câmara Municipal de - Lei Orgânica do Município de Formiga, promulgada em 20 de março de 1990 e Emenda à Lei Orgânica nº 013/2008.
13. **FREIRE**, Paulo - A importância da Educação – 1993, p. 16
14. **HISSA**, Cassio Eduardo. Viana.; LOBO, R. M. Planejamento Urbano, política e democracia. Caderno de Geografia. Belo Horizonte, v. 9, n. 12, p. 5-14, 1999
15. **IFMG** Plano de Desenvolvimento Institucional do, 2009-2013
16. **IMPRENSA**. Jornal Nova – Educação – 741 – 29/04/2011

17. **JORNAL** “A Cidade” – Edição 670 – 03/08/2012
18. **JORNAL** “A Cidade” Edição 658 – 25/05/2012
19. **JORNAL** “A Cidade” Edição - Edição 609 de 1º de junho de 2011
20. **LEGAL, Editora Trânsito**
21. **LINDAU**, Luiz Antonio – 2005
22. **LYNCH**, Kevin, 1990 – An image da cidade – p, 46- Massachusetts Institute of Technology and the President and a Fellows of Harvard College, 1960
23. **MACHADO**, Adriana Pichetto - Palestra Proferida no II Encontro de Questões e Desafios do Trânsito, 06.10.94
24. **MINAS**, Agência
25. **NAI/Assessoria de Comunicação** - Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG)- gabcomunicacao@der.mg.gov.br – 17/11/2011
26. **NASCENTES** - junho /2012
27. **PAGÉS**, Gilson Marcos – Professor de Geografia – Artigo Educação para o transito – desenvolvimento e cidadania – 07/03/2012
28. **RIBEIRO**, Josias Gomes – “A Cidade que queremos” – 29/05/2010
29. **SEGUNDO**, Rinaldo. O planejamento urbano municipal e o meio ambiente – Março/2003
30. **SILVA**, *Alberto Henrique Lisboa, Novembro 2008*
31. **SINTCOM** – Formiga/2011
32. **SOBRINHO**, José Francisco de Paula – Historia Postal de Minas, 1997
33. **ULTIMAS Notícias**
34. **VASCONCELOS**, Eduardo A. O que é trânsito. São Paulo: Brasiliense, 1985
35. **VIVIANE**, Simioni – Pedagoga - Diretora Geral de Centro de Formação de Condutores - Educação e Trânsito: Uma mistura que dá certo - p. 3 – 2º Semestre/2006
36. **WEBARTIGOS**, A educação para o trânsito em escolas de ensino fundamental e sua importância na formação dos futuros condutores, abril, 2011 www.freewebs.com/educarparaotransito/oquetransito.htm. Viana.;
37. **OFICIAL**, Diário – Publicação Edital - www.formiga.mg.gov.br-31/07/2012

38. **FORMIGA**, Notícias em, [www.guiaformiga.com.br/detalhe /06/04/2012](http://www.guiaformiga.com.br/detalhe/06/04/2012)
39. **GERAIS**, Minas – Executivo www.mg.gov.br/governomg/ecp/noticia/27/03/2010
40. **GERAIS**, Nascente das, www.nascentenet.com.br/Imprensa - outubro 2012
41. **FOCO**, Oeste in, www.oesteinfoco.com - Notícias - Cidades-10/11/2011
42. **TRÂNSITO**, Educar para o, - Educar para a Vida - www.transitolandia.com
– Educar para o trânsito – Educar para a vida
43. **PÚBLICAS**, Secretaria de Estado de Transportes e Obras – SETOP -
www.transportes.mg.gov.br - [Banco de notícias](#)

FOLHA DE AVALIAÇÃO

Nome da Instituição:

Título da Monografia:

Autor:

Data da entrega:

Avaliado por:

Conceito: