

# **CRIANÇAS X ESPAÇO URBANO: RETRATO SOCIAL DA INTERAÇÃO COM O MEIO**

**Aparecida Abreu Ferreira da Silva**

Programa de Engenharia de Transportes – PET / COPPE  
Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

## **RESUMO:**

Estudos revelam que a formação de conceitos espontâneos ou cotidianos desenvolvidos no decorrer das interações sociais, diferenciam-se dos conceitos científicos adquiridos pelo ensino e que o ambiente influencia a internalização das atividades cognitivas nos indivíduos, onde o aprendizado gera o desenvolvimento (Vygostky). O tema escolhido para o artigo “*Crianças X Espaço Urbano: Retrato Social da Interação com o Meio*”, tem por objetivo descrever a relação social da criança no contexto urbano, buscando informar sua visão em relação ao conceito de trânsito e transportes, análise de suas atitudes cotidianas na utilização do espaço urbano, apuração da existência de noção ou prática de segurança em seus deslocamentos, suas condições físicas e psicológicas e a sua formação social quanto ao desenvolvimento humano. Será considerado nesta análise, o entendimento legal referente a classificação etária de uma criança, ou seja até 12 anos.

## **ABSTRACT:**

Studies show that the formation of spontaneous or concepts developed in the course of everyday social interactions, differentiate themselves from the scientific concepts acquired by education and the environment that influences the internalization of cognitive activity in subjects where learning generates the development (Vygostky). The theme chosen for the article "Children X Urban Area: Portrait of Social Interaction with the Environment", aims to describe the social relationship of the child in the city, seeking to inform the vision of the child in relation to the concept of transit and transport, analysis of their attitudes in daily use of urban space, verification of the existence of concept or practice of security in their shifts, their physical and psychological training and their social development as human. It will be considered in this analysis, an understanding regarding the legal classification age of a child, or up to 12 years.

Palavras – chaves: criança, representação social, trânsito, transporte.

## **I- INTRODUÇÃO**

Falar sobre a relação social da criança com o espaço urbano, remete-nos a lembrança de uma época em que a rua era utilizada como o “espaço do brincar”. Tudo acontecia naquele contexto urbano, jogos de futebol, vôlei, taco enfim a brincadeira era dona do espaço. Não havia preocupação em relação a qualquer intercorrência, pois a harmonia na utilização da via existia tanto por parte dos pedestres quanto dos motoristas, ocorria o que hoje não conseguimos possuir nesse contexto, respeito mútuo.

As crianças dessa época, cresceram com a concepção de que o espaço público os pertencia como a extensão de seu lar e durante um bom tempo fizeram-se valer desta relação. Mas a cidade também cresceu e com esse crescimento surgiram os conflitos de convivência, caracterizados pelo aumento da frota de veículos, que em nosso país, elevou-se em aproximadamente 36 milhões de veículos. Essa interação social também é problematizada em virtude da incompatibilidade entre o ambiente construído das cidades, do comportamento dos motoristas, do grande movimento de pedestres sob condições inseguras e dos elevados índices de acidentes de trânsito, cuja gravidade destaca-se em função da faixa etária das vítimas fatais e do número de feridos.

Hoje locomover-se de forma diversificada com destinos previstos nem sempre é possível. As transformações das cidades, tornou a sociedade refém do desenvolvimento urbano. A condição física do viajante, a situação sócio econômica, a disponibilidade de tempo, o acesso

ao destino em tempo funcional e a oferta de meios de transporte, (Vasconcelos, 2005) são variáveis de grande influência na condição de vida nas metrópoles.

Diante desse contexto fragilizado e baseado em um cenário nacional conflituoso em relação a disputa pelo espaço urbano, alguns grupos encontram-se mais vulneráveis em relação ao trânsito, em função de suas condições físicas e psicológicas são eles: os idosos, deficientes e crianças. Quanto as crianças sua vulnerabilidade é confirmado quando nos deparamos com as cruéis estatísticas envolvendo este segmento, a cada ano são quase 6.000 crianças com idade abaixo de 14 anos, mortas e mais de 140.000 admitidas nos hospitais públicos em virtude dos em acidentes de trânsito.

O Ministério da Saúde registrou em 2004 que os óbitos por acidentes relativos ao trânsito envolvendo crianças de 0 a 14 anos, apareceram em primeiro lugar, foram 41,1% das mortes por acidentes de trânsito, seguidas por afogamento (26%), sufocação (13,4%), queimaduras (6,6%) e outros (12,9%).

As planilhas a seguir retratam os óbitos por ocorrência e por faixa etária, segundo Grupo CID 10 (Código Internacional de Doenças), essas informações são provenientes do banco de dados da DATASUS – Ministério da Saúde do ano de 2005.

<b>Pedestre Traumatizado em Acidente de Transporte</b>	<b>&lt;1 ano</b>	<b>1 a 4</b>	<b>5 a 9</b>	<b>10 a 14</b>	<b>total</b>
V01 Pedestre traumatizado em colisão com um veículo a pedal	0	1	1	2	4
V02 Pedestre traumatizado em colisão com um veículo a motor de 2 ou 3 rodas	1	14	17	10	42
V03 Pedestre traumatizado em colisão com um automóvel (carro), pick up ou caminhonete	2	48	61	62	173
V04 Pedestre traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou ônibus	2	24	55	37	118
V05 Pedestre traumatizado em colisão com trem ou com um veículo ferroviário	0	0	1	9	10
V06 Pedestre traumatizado em colisão com outro veículo não motorizado	0	0	3	1	4
V09 Pedestre traumatizado em outros acidentes de transporte e não especificados	13	155	289	301	758
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>242</b>	<b>427</b>	<b>422</b>	<b>1109</b>

Podemos observar que o registro feito nesta planilha aponta a condição da criança como pedestre em colisões com veículo a pedal, a motor de duas ou três rodas, carros de passeio, transporte pesado, veículo não motorizado, ou transportes não especificados. Verificamos que a incidência de atropelamento por motocicletas, veículos de pequeno e grande porte destacam-se nas estatísticas. O dado com um número bastante considerável é o relacionado a não especificação do transporte. Uma situação bastante comum em nosso país é o ocasionamento do acidente e a evasão do local, o que pode estar caracterizado nesses registros.

<b>Ciclista Traumatizado em Acidente de Transporte</b>	<b>&lt;1 ano</b>	<b>1 a 4</b>	<b>5 a 9</b>	<b>10 a 14</b>	<b>total</b>
V10 Ciclista traumatizado em colisão com um pedestre ou animal	0	0	0	1	1
V11 Ciclista traumatizado em colisão com outro veículo a pedal	0	0	1	1	2
V12 Ciclista traumatizado em colisão com um veículo a motor de 2 ou 3 rodas	1	0	2	3	6
V13 Ciclista traumatizado em colisão com um automóvel (carro), pick up ou caminhonete	0	0	14	20	34
V14 Ciclista traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou ônibus	0	3	11	26	40
V15 Ciclista traumatizado colisão trem veículo ferroviário	0	0	0	1	1
V17 Ciclista traumatizado em colisão com objeto fixo ou parado	0	0	0	4	4
V18 Ciclista traumatizado em acidente de transporte sem colisão	0	4	9	15	28
V19 Ciclista traumatizado em outros acidentes de transporte e não especificados	1	3	7	20	31
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>44</b>	<b>91</b>	<b>147</b>

Outra condição também muito delicada para as crianças no trânsito é a sua posição como ciclistas, os números ressaltam dados elevados nos itens semelhantes em relação a planilha de sua situação como pedestre, salvo o acidente sem colisão que expõe neste caso a condição física da criança e a falta de habilidade na relação com o instrumento e o meio. O destaque oferecido a essas informações referentes aos óbitos nas condições de pedestres e ciclistas se deu em virtude da maior posição de vulnerabilidade em que as crianças se encontram seja por características físicas e emocionais, seja por questões culturais e falta de segurança, tanto do instrumento utilizado como transporte, bem as vias.

As demais planilhas existentes neste banco de dados, contam com mais de 50 itens de *causa mortis*, categorizando a criança na condição ocupante de transporte; foram ao todo 2364 mortes registradas por acidente de trânsito, neste ano de 2005. Não foram considerados as mortes posteriores ao acidente.

No ano de 2006, as estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), revelaram 21.199 crianças de 0 a 12 anos vítimas de acidentes de trânsito, desse total 818 foram vítimas fatais. A situação se agrava ainda mais quando há sobrevida e crianças e jovens sofrem seqüelas em virtude dos acidentes.

A infância é uma parte da sociedade, com uma dinâmica própria que necessita ser compreendida como uma categoria social autônoma.(MALHO) Suas condições físicas e emocionais possuem e recebem grande influência diante desse contexto sócio cultural, suas histórias são únicas, seus desejos são inúmeros, suas ações impulsivas e é essa multiplicidade dos “mundos infantis” que necessita ter um olhar mais cuidadoso e cauteloso, pois eles estão nas ruas, indo e vindo de suas escolas, de seus trabalhos e lazeres, participando desta injusta disputa social.

Diante desses dados, podemos concluir que o futuro de nosso país encontra-se ameaçado, não somente pelas perdas de crianças e jovens em acidentes de trânsito, mas pela falta de cidadania generalizada nos contextos urbanos.

## **2 - A formação social da criança**

As ações e interações que a criança vivencia nos seus vários contextos de vida, desempenham um papel fundamental na organização dos diversos sistemas de comunicação interpessoal, permitindo-lhe realizar experiências de vida que a levam a descobrir e a desenvolver os seus próprios processos adaptativos, e as suas competências para a integração social dinâmica.(MALHO)

Em cada etapa da vida, a criança desenvolve habilidades específicas para comunicar-se com o mundo social. Esse processo de construção de aprendizagem e desenvolvimento interno, ocorre para que a criança tenha o controle e direção de seu próprio comportamento e conseqüentemente do outro. Abordaremos a formação social da criança, através da análise dessa construção do saber, ou seja de seu processo de aprendizagem e desenvolvimento interno, até a concretização de seu comportamento.

Pesquisas e estudos revelam que a partir dos seis meses de vida a criança já apresenta manifestações de inteligência prática, é o chamado raciocínio técnico. Isso acontece em função do desenvolvimento do uso de instrumentos, dos movimentos sistêmicos, da percepção, do cérebro, das mãos, enfim de todo seu organismo. Inicia-se nesta fase, identificada como pré verbal, o desenvolvimento cognitivo. Mas este processo desenvolve-se de maneira bem singular onde a criança se adapta ao meio em que vive, em consonância com os instrumentos culturais de nascença, da linguagem utilizada pelas pessoas de seu convívio e dos instrumentos produzidos por ela mesma, inclusive de seu próprio corpo.

A etapa de maior significado no decorrer do desenvolvimento intelectual ocorre, a partir da convergência da fala com a atividade prática, a criança, passa a interagir com o meio, utilizando-se da linguagem como instrumento de controle do ambiente, produzindo desta forma novas relações sociais e a organização do próprio comportamento. A criação dessas formas caracteristicamente humanas de comportamento produz, mais tarde, o intelecto, e constitui a base do trabalho produtivo: a forma especificamente humana do uso dos instrumentos.(VYGOSTKY, 2003).

Algumas funções psicológicas como a percepção, as operações sensório-motoras e a atenção, são atingidas diretamente pelo utilização dos instrumentos e da linguagem.

Quanto ao desenvolvimento da percepção na criança, esta ocorre de forma graduada, em um processo de estágios, paralelo a sua faixa etária, ou seja, de acordo com seu grau de maturação. A conexão da fala com o desenvolvimento da percepção promove na criança uma linguagem analítica é o momento em que ela passa a reorganizar seu campo visual, criando o campo temporal, onde o domínio da atenção prevalecerá. Essa combinação desses campos em um único campo de atenção, promoverá uma função fundamental conhecida como memória. É nesse momento que os registros da infância irão intervir na vida adulta, pois os sistemas funcionais dos adultos, são determinados mais pelas experiências sociais vividas na infância, do que pelas teorias cognitivas aprendidas durante esta época.

Essa internalização de vivências, promove duas novas funções psicológicas: as intenções e as representações simbólicas das ações propositadas, cuja mudança está relacionada às alterações básicas de suas necessidades e motivações. Com o passar do tempo a criança passa a

expandir seus limites de entendimento de forma consciente, através dos valores e crenças sociais, do conhecimento cultural adquirido ao longo de sua vida e dos conceitos científicos da realidade. Diante do processo geral de desenvolvimento, duas vertentes distintas, acabam se difundindo quando o assunto diz respeito a história do comportamento infantil, de um lado a biológica (processos elementares) e do outro as sócio culturais (funções psicológicas superiores).

Como vimos, muitas são as interferências promovidas no desenvolvimento infantil, mas um meio principal de desenvolvimento da criança, segundo Vygostky, é o brinquedo. Nele a criança projeta-se nas atividades adultas de sua cultura e se prepara para agir de acordo com seus futuros papéis e valores. O brinquedo acaba por antecipar o desenvolvimento; com ele a criança passa a adquirir a motivação, as habilidades e as atitudes necessárias a sua participação social, a qual só será completa se houver a interação com crianças de sua faixa etária e sob a assistência de pessoas mais velhas.

Ao mencionarmos o brinquedo como meio principal do desenvolvimento humano, poderíamos destacar nesse momento a representativa de um meio de transporte muito conhecido pelas crianças e que na maioria das vezes é oferecido para as mesmas como um instrumento de brincar, a bicicleta. De que forma ocorre a construção do saber em relação a esse instrumento? Será que é vista como um modo de transporte, que necessita ser guiada de acordo com regras preestabelecidas e com a utilização de equipamentos de segurança ou vista como um simples brinquedo, que necessita de alguns “pequenos” cuidados para evitarmos transtornos?

Quando trazemos esses estudos referente a formação social da criança para o contexto urbano, podemos compreender que seu entendimento em relação as regras de convivência social poderá acontecer a partir do momento em que a fala vier a convergir com as atividades práticas, ou seja, a partir da educação infantil a criança já encontra-se propensa a receber informações e compreender algumas normas necessárias para sua segurança no trânsito. Seu desenvolvimento físico e psicológico ao longo do tempo, contribuirá para um maior e melhor entendimento quanto a essas questões, mas sua relação proximal buscando no outro e ou no ambiente, uma referência social é que interferirá de forma incisiva seu comportamento, pois de acordo com Vygostky, o homem afeta a natureza, transformando-a para si novas condições naturais de existência. Por isso é muito importante estarmos atentos a esses novos seres humanos que estão sendo produzidos para essa convivência no espaço urbano. Se buscamos harmonia será apenas através de atitudes coerentes que iremos conseguir.

### **3 – Condições físicas e psicológicas das crianças nos contextos urbanos**

A criança necessita de tempo e espaço para fazer suas descobertas. Expansão, movimento e ação fazem parte de seus cotidianos, mas quando o assunto é a relação social da criança com o ambiente urbano, suas condições físicas, perceptual cognitiva e sócio atitudinal os destacam socialmente caracterizando sua vulnerabilidade.

Por possuir uma estatura pequena, a criança apresenta dois tipos de riscos no trânsito, uma refere-se ao seu campo visual que é limitado diante do espaço urbano, ou seja, a criança não percebe determinados elementos nas vias e a outra refere-se ao campo visual dos motoristas, que possuem dificuldades em perceber a criança nesse contexto. Essa característica física também promove um outro agravante, em caso de acidentes, há a propensão das crianças em sofrerem lesões nas regiões da cabeça, pélvica e abdominal.

A criança possui também, no que diz respeito a sua percepção, uma limitação no ato de julgar a origem/direção dos sons dos veículos que se aproximam, pois essa habilidade só estará completamente desenvolvida após os 12 anos. Outras condições de limitação, referem-se a acuidade visual, que é menor, em comparação ao adulto, nas crianças representando apenas 1/3 da visão periférica, e a menor percepção de profundidade, pois são habilidades que se aperfeiçoam após os dez anos.

Nos aspectos cognitivos as habilidades fundamentais para julgar relações espaciais, distância e velocidade a fim de calcular o tempo de aproximação de um veículo são também bastante precárias. Crianças com idade abaixo de cinco anos, particularmente, têm dificuldades em dividir sua atenção entre as várias atividades motoras e visuais necessárias; possuem um elevado grau de distração; além de desconhecimento e/ou pouca experiência da dinâmica do trânsito.

Outra condição que interfere bastante sua relação com o trânsito é o processo de desenvolvimento psicológico, as crianças com idade anterior aos oito anos, apesar de socializados perante a contribuição da fala, não possui um entendimento de mundo colocando-se no lugar do outro, desta forma acabam por correr riscos desnecessários, por não perceberem as conseqüências de determinadas ações. Quanto aos aspectos sócio-atitudinais, a impulsividade “natural” da criança também caracteriza um fator de grande risco.

A realidade social nos impõe uma visão muito comum no cotidiano escolar de crianças de classe menos favorecidas economicamente, observamos que as mesmas se utilizam desses espaços urbanos de forma precoce e muito solitária. Não raro notamos também a companhia de irmãos mais velhos (com diferença etária em torno de um ou dois anos), com a responsabilidade de levar e buscar os caçulas na escola. Que condições físicas e psicológicas eles apresentam, para possuírem responsabilidades sobre eles e conseqüentemente sobre o outro?

#### **4 – A visão da criança em relação ao espaço público e o trânsito**

A percepção das crianças e adolescentes em relação ao meio ambiente do trânsito, revelou através de uma pesquisa realizada em escolas públicas e privadas do estado do Rio de Janeiro, um entendimento real das atuais condições existentes. Violência; exposição a riscos; conhecimento das regras de circulação, direitos e deveres; críticas ao poder público; crença nas medidas de segurança através de policiamento, fiscalização e engenharia de tráfego; fragilidade em sua condição de pedestre; indignação a violação dos direitos; sensibilização perante as tragédias; ciência de que a impunidade colabora com a prática de ações ilícitas e insatisfação com a passividade social, foram as situações comuns vivenciadas e levantados pelas crianças e jovens no que diz respeito ao trânsito.

Mas apesar do reconhecimento dessas práticas, os elevados índices de acidentes de trânsito envolvendo este público, refletem uma dura realidade, fazendo parecer que a conscientização dos problemas existentes não se encontram atrelados a conscientização das crianças e jovens em relação a prevenção dos mesmos.

Outra pesquisa realizada na cidade de São Paulo, com crianças na faixa etária de 9 a 12 anos, de três classes sociais distintas revelou a percepção das crianças no que se refere rua como um espaço público multifuncional, ou seja, como é para a criança a rua de brincar, quais as imagens e anseios que possuem para utilização deste espaço.

Os registros produzidos por crianças com melhores condições socioeconômicas reconheceram espaços de vivência para brincar, em locais variados e até mesmo distantes como a Disney, o Hopi-Hari, a praia, sítios, a casa da vovó e o próprio quarto. Por não possuírem o costume de fazer uso do espaço público, não apresentam tempo e oportunidade para improvisar, criar, trocar idéias, observar e receber os estímulos e os contatos que este ambiente público proporciona. Demonstraram sentir falta de outras crianças, mas não as representaram em seus desenhos, solicitaram mais espaço para brincar além de mais brinquedos prontos. Os resultados referentes às crianças de classe socioeconômica mais alta indicaram que, devido à falta de movimento do corpo no espaço, há indícios de perda da noção do espaço físico, do espaço público, do entendimento da multiculturalidade, e da noção de diferença. O espaço físico, para essas crianças, mostrou-se fragmentado; elas fizeram representações entre o imaginário e a realidade com soluções sem responsabilidade pessoal na construção de uma percepção e movimento no espaço.

Crianças de escolas públicas apresentaram desenhos mais alegres, com bastante informação, muitas crianças, vegetação demasiada, brinquedos e brincadeiras. Os desenhos revelam um imaginário mais próximo à realidade da criança. Solicitaram em seus registros grafológicos mais crianças, segurança, iluminação, ciclovia, tranquilidade, calma e alegria. Houve a sugestão do fechamento da rua ao tráfego ou limitação do horário de circulação de veículos, para poder ter o seu lugar de brincar. Buscam por mais amigos.

Já os desenhos das crianças em situação de risco social e pessoal forneceram poucas informações, em geral. Rua para elas é lugar de trabalhar. Nos registros houve solicitação de parques para brincar. Por terem um maior contato com a rua, mostraram ter a sensação de liberdade e não questionaram a segurança.

Percebemos diante dessas duas pesquisas realizadas com focos de ação diversificados que a visão da criança em relação ao espaço urbano estará atrelada a sua condição sócio cultural e econômica. Olhar para o contexto urbano dependerá da posição em que cada uma se encontra em sua real situação social e urbana.

## **5 – Atitudes cotidianas: conceitos internalizados ou reprodução de modelos**

As experiências sociais que as crianças tem, ou possam ter, estão dependentes dos seus “contextos de vida”(Bronfenbrenner,1979-1992), bem como dos ritmos da vida doméstica, na comunidade e na vida escolar. É através das experiências vivenciais que a criança seleciona, modifica e cria percepções e representações sobre o que está ao seu redor.(MALHO)

Quando olhamos para o espaço urbano e nos deparamos com as precárias condições de segurança e de utilização dos transportes públicos, percebemos o quanto o poder público impulsiona (de forma consciente ou inconsciente) a sociedade, a viver e conviver com a cultura do automóvel. A elevada potência dos veículos e a exagerada forma singular de viver, caracterizada pelas constantes atitudes egóicas no cotidiano do trânsito, torna esse lugar que deveria ser de convivência harmônica, em um espaço conflituoso e temeroso, expondo dessa forma a condição de vida de crianças.

O ir e vir a caminho da escola, o acesso as oportunidades de lazer, o destino aos serviços, enfim o ato de locomover-se permite a criança a oportunidade de descobertas, pois é neste percurso que elas se deparam com inúmeras situações sociais que venham a colaborar com a sua interação com o meio. Mas é também nesse trajeto que possuem a oportunidade de vivenciar situações, percebê-las e selecionar suas escolhas mediante o coletivo.

Em um pequeno levantamento feito em uma escola municipal da Região Oceânica de Niterói, foi analisado de que forma as crianças interagem com o meio, quando o assunto diz respeito a utilização de transportes, em seu cotidiano escolar. Dos 69 alunos abordados entre a faixa etária de 7 a 11 anos, 26 informaram que se utilizam de transporte coletivo, em virtude da distância entre a casa e a escola, 5 fazem uso dos carros de passeio, 9 de veículos de propulsão humana (bicicleta), 3 utilizam-se do modo a pé e 25 do transporte escolar. Foi surpreendente o fato de que as crianças se utilizam do transporte escolar, afinal elas são beneficiadas com a gratuidade da passagem de ônibus; mas ao que parece, há uma preocupação dos pais em mantê-los “seguros”, e desta forma procuram esse tipo de serviço para criar essa condição a seus filhos. Mas ao analisar de forma mais sistemática a condição de tráfego destes transportes, fui novamente surpreendida com a situação vigente, esses transportes escolhidos pelos pais como garantia de segurança a seus filhos funcionam todos em condições inadequadas, irregulares e ilegais, trazendo aos usuários e responsáveis um grande risco para sua segurança. São atitudes antagônicas e que acabam por interferir nos conceitos éticos e morais das crianças e conseqüentemente em suas atitudes diárias no trânsito

O espaço urbano então passa a ser uma ameaça para esse grupo especificamente, pois além da falta de segurança do próprio contexto promovido pelo Poder Público deparam-se com a exposição ao risco produzido por seus próprios familiares. Mas isso não é “privilégio” de classes menos favorecidas, não. As demais classes por possuírem um maior e melhor entendimento quanto as regras, se utilizam desse conhecimento muitas vezes para ludibriarem e se sentirem favoráveis em determinadas situações coletivas, esquecendo-se de que todos possuem direitos e deveres no meio urbano.

A contribuição das representações sociais na organização do sistema de trânsito e transporte, tem grande funcionalidade para o norteamo de políticas públicas, mas a prática dessas considerações no Brasil, parecem não colaborar muito para a melhoria das condições de vida nas metrópoles. Enquanto isso nos países da Europa e alguns da América a preocupação com a segurança de todas as representatividades sociais é imperativa.

Um estudo sobre acidentes fatais no Tráfego Rodoviário Internacional envolvendo 21 cidades membros da Organização para a Desenvolvimento e Cooperação Econômica - OCDE (Austrália, Canadá, República Checa, França, Finlândia, Alemanha, Hungria, Islândia, México, Países Baixos, Nova Zelândia, Noruega, Polônia, Portugal, Coréia do Sul, Espanha, Suécia, Suíça, Turquia, Reino Unido, Estados Unidos da América), buscou trazer uma relação entre a condição sócio econômica e os indicadores demográficos de acidentes fatais com crianças. Os fatores referentes a análise da taxa de mortalidade geral e em específico das crianças, os diferentes indicadores de desenvolvimento nacional utilizado pelos países, na avaliação da relação entre os fatores de riqueza nacional, estrutura social e taxa de mortalidade, foram avaliados a fim de detectar a existência ou não da relação entre esses fatores com os níveis de privação, urbanização e densidade populacional associados com os elevados níveis de riscos de acidente de trânsito.

O levantamento de dados referentes aos riscos e acidentes fatais e as intervenções existentes no ambiente, como: educação, formação, divulgação e sinalização, a fim de ter uma visão geral das medidas de intervenção feitas pelas autarquias foi um dos objetivos desse estudo. A partir desta análise as cidades são classificadas quanto ao grau de relevância oferecido a segurança rodoviária de crianças, nas suas diferentes opções ao modo de transporte, identificados como de alto ou baixo nível de acordo com o desempenho quanto as práticas de segurança. A aplicação de medidas de segurança de forma técnica, educativa ou de



fiscalização, foram os critérios utilizados para essa classificação, além das medidas referente a taxa de mortalidade em acidentes de trânsito nas modalidades propostas pelo estudo (crianças pedestres, ocupantes de veículos e ciclistas). Algumas variáveis merecem destaque como a faixa etária e a condição socioeconômica da criança, pois serviram de base para a identificação dos grupos de riscos em relação a exposição a acidentes de trânsito.

Este tipo de trabalho serve como parâmetro para a criação e implementação de políticas públicas nos diversos setores de gestão e em especial ao trânsito, pois a preocupação com a qualidade de vida da população, irá gerar condições favoráveis para a opção de investimento no que tange a moradia, comércio, entre outros, gerando dessa forma maior e melhor desenvolvimento local.

Em nosso país apesar dos excelentes estudos buscando melhorias para a qualidade de vida dos usuários dos sistema de trânsito e transportes, não há uma prática de utilização dos mesmos como proposta de políticas públicas. Nosso país ainda tem muito a aprender e muito a fazer para a garantia dos direitos de todos os cidadãos.

## **6 – Conclusão**

Ao elencar a criança como um elemento no espaço urbano, revelamos de forma clara e objetiva a violência sofrida em seu cotidiano. Privações de deslocamento, negligência por parte dos pais e responsáveis e na maioria das vezes, omissão do Poder Público em relação a atual condição de mobilidade oferecida a essas crianças. Este tipo de situação gera um questionamento: “que futuro queremos oferecer a eles” ?

A consciência das crianças e jovens em relação aos riscos nos quais estão expostos diariamente é destacada nos estudos, mas a “incidência” de atitudes inadequadas neste contexto, identificado pela elevada estatística de acidentes, nos leva a pensar em um processo “alienatório” em relação as conseqüências dessas ações. Não apenas em relação a visão das crianças ao trânsito, mas no que diz respeito ao negligenciamento dos direitos e deveres por parte da família e do Poder Público, quanto ao previsto pela lei de proteção integral aos mesmos, através do Estatuto da Criança e do Adolescente. ( ECA)

Os valores morais e éticos estão intrinsecamente ligados a questão da segurança no trânsito, pois ao destacar as melhores práticas e soluções para a segurança viária busca-se alcançar uma mudança de comportamento para uma convivência social harmônica e que só será possível mediante a uma interação social mais humanizada.

O estudo referente a segurança de trânsito rodoviária para crianças, detalhou a necessidade de um maior investimento em pesquisas e estatísticas em nosso país, objetivando a promoção de ações mais diretas e eficazes em relação a segurança de trânsito; este tipo de trabalho colabora também na elaboração de práticas educativas específicas para todos os indivíduos do sistema de trânsito, levando-se em consideração a diversidade social, econômica e cultural desse universo. Ter um olhar diante dessas representações sociais, permitirá um melhor e maior entendimento das ações, garantindo dessa forma a capacitação dos gestores em lidar com os fatores sociais e ambientais de forma mais eficiente e prática.

Podemos concluir que a vivência, colabora para prática da reflexão e do conhecimento, mas e o aprendizado? Sua real forma de conduta diária no trânsito? Ao retratarem suas percepções do espaço urbano, crianças e adolescentes, talvez tenham esquecido de se incluírem nesse contexto. Mas analisando de forma mais profunda sua vulnerabilidade no sistema, será que

eles são vítimas em função da falta de formação crítica e cidadã ou réus em virtude da consolidação de valores apreendidas através dos modelos representativos para eles? O preocupação com a formação social da criança e seu aprendizado em relação as questões pertinentes ao trânsito, deve estar atrelada ao desenvolvimento de um programa pedagógico com ênfase na formação cidadã, em nosso país, pois é através da educação que contribuiremos para a manutenção e ordem desse espaço público, que é de responsabilidade de todos.

## 7- Referências bibliográficas

CADERNOS MCIDADES. Trânsito, questão de cidadania. Ministério das Cidades. Novembro de 2004. Volume 7.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. A cidade, o transporte e o trânsito. São Paulo: Prolivros, 2005

FARIA Eloir de Oliveira, Braga, Marilita Gnecco de Camargo. Educar crianças para a vida no trânsito – <http://www.psicologia.ufrj.br>

VYGOSTKY, Lev Semenovich Leontiev, Alexis. Luria, Romanovich Alexander – Linguagem, desenvolvimento e aprendizagem. SP, Icone, 2001.

N. Christie, University of Surrey. S. Cairns and H. Ward, University College London. E. Towner, University of Newcastle-upon-Tyne. Children's Traffic Safety: International Lessons for UK. Road Safety Research Report no 50. Department Transport: London - July 2004

SANTA'ANNA, Rogéria Motta de. Braga, Marilita Gnecco de Camargo. Caldas, Célia Pereira. As contribuições da teoria das representações sociais na abordagem interdisciplinar da segurança no trânsito. Anais 5 Encontro de Estudos e Pesquisas Interdisciplinares em Representações Sociais: Teoria, Pesquisa e Intervenção. Natal/ RN Dezembro - 2003

FARIA Eloir de Oliveira, Braga, Marilita Gnecco de Camargo – Bases para um Programa de Educação para o Trânsito a partir do Estudo de Percepção de Crianças e Adolescentes – Tese de doutorado apresentada à COPPE/UFRJ -maio 2002

Análise dos dados estatísticos referente a acidentes com crianças e adolescentes - <http://www.criancasegura.org.br>

VYGOSTKY, Lev Semenovich Leontiev; Michael Cole - A formação social da mente: o desenvolvimento dos processos psicológicos superiores 6 ed. - São Paulo – Editora Martins Fontes - 2003 - 191 p.

Acidentes de trânsito – pedestres – caracterização dos pacientes - [www.sarah.br/paginas/prevencao/po/02\\_05\\_acid\\_trans\\_pedest.pdf](http://www.sarah.br/paginas/prevencao/po/02_05_acid_trans_pedest.pdf)

ROGER L Mackett [Making children's lives more active - Centre for Transport Studies - University College London – August 2004](http://www.transportstudies.ac.uk/)

MENEZES, Débora - O longo caminho até a sala de aula reportagem da Revista Escola – Editora Abril – n. 211 - Abril 2008 p.46-51

BRANDURA, A. Social cognitive theory. In R. Vasta (Ed.), Annals of child development. Vol. 6. Six theories of child development (pp. 1-60). Greenwich, CT: JAI Press.- 1989

OLIVEIRA, Claudia Maria Arnhold Simões de. A formação da criança nas cidades. São Paulo: 2002

MALHO, Maria João ; NETO, Carlos – Espaço urbano e a independência de mobilidade na infância. Faculdade de Motricidade Humana - Lisboa