

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

Simone Pautz

AVALIAÇÃO DAS EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS NA
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PANAMBI (RS)

Porto Alegre

2012

Simone Pautz

**AVALIAÇÃO DAS EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS NA EDUCAÇÃO
PARA O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PANAMBI (RS)**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentada ao Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal – modalidade a distância da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do título de especialista.

Orientador: Prof.Dr. Aragon Erico Dasso Junior

Porto Alegre

2012

Simone Pautz

**AVALIAÇÃO DAS EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS NA EDUCAÇÃO
PARA O TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PANAMBI (RS)**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentada ao Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal – modalidade a distância da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do título de especialista.

Aprovado em 12 de maio de 2012.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Lilian Weber

Prof. Ariel Behr

Dedico este trabalho a minha família, pelo incentivo constante para a concretização e a conquista de mais uma etapa de minha caminhada.

Amo vocês!

AGRADECIMENTOS

A Deus, por permitir-me chegar até aqui, pois tenho certeza que esteve ao meu lado em todos os momentos de minha vida guiando meus passos, tornando possível esta vitória;

A meu noivo por ter me compreendido nos momentos que deixei de estar ao lado dele, aos meus pais, irmã e amigos pela compreensão de não estar com eles em momentos especiais em família.

Ao meu orientador, professor Aragon Erico Dasso Junior, Dr., pelo seu conhecimento, atenção, empenho e paciência, não medindo esforços para me orientar. Fica registrado o meu carinho especial e admiração por sua pessoa;

A professora Patrícia Bianchessi, tutora, pela a sua paciência, disponibilidade e apoio concedido no direcionamento deste trabalho;

Aos coordenadores pedagógicos das escolas escolhidas, que me oportunizaram a realizar a pesquisa, cujas informações foram imprescindíveis para o alcance dos resultados analisados;

A Prefeitura Municipal de Panambi, Brigada Militar e a Polícia Rodoviária Federal de Íjuí, que me possibilitaram a fazer o levantamento dos dados de acidente de trânsito, sem os quais seria impossível realizar esta pesquisa;

De uma forma especial agradecer à UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, e a todos os professores que de uma forma ou outra contribuíram para o desenvolvimento do conhecimento, na busca da realização deste objetivo;

A todos que, através de palavras, ações ou somente presença, marcaram minha caminhada por simplesmente estarem ao meu lado.

Muito Obrigada!

“Ninguém duvida de que um dos maiores dilemas da vida nas cidades é o trânsito. Para compreendê-lo, não basta discutir os problemas do dia-a-dia, como acidentes e congestionamentos, nem decorar manuais de sinalização. Trânsito é muito mais que isso: é preciso analisar como funciona, como as pessoas participam dele – pedestres, motoristas, passageiros -, quais são seus interesses e necessidades.”

Eduardo A. Vasconcelos

RESUMO

O trânsito é um grande palco das relações sociais, que precisa, urgentemente, de atitudes que visem uma melhor convivência do indivíduo em sociedade para reduzir os índices de acidentabilidade. A educação é fator preponderante na mudança de comportamentos inadequados. O Código de Trânsito Brasileiro no capítulo VI do Artigo 74 a 79 estabelece que a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Assim essa educação foi proposta para fazer parte do ensino de uma forma transversal, mas esta transversalidade ainda encontra dificuldades de adaptação, por resistência ou falta de compromisso das partes responsáveis. Nesse sentido, chega-se à seguinte questão: Quais foram as medidas adotadas na educação para o trânsito no município de Panambi (RS) e como essas políticas públicas contribuíram na redução dos índices de acidentes de trânsito? Para isso, foram avaliadas as políticas existentes no município na área da educação para o trânsito, bem como foram levantados dados de acidentes de trânsito, objetivando identificar as causas que levam os motoristas a infringir as leis estabelecidas no Código e assim, propor ações que podem melhorar essa situação. A metodologia usada consiste em uma pesquisa documental e de campo com abordagem qualitativa, a qual serviu como fonte para esclarecer e refletir a importância do tema em discussão. Levantou-se, dados de acidentes de trânsito coletados no Departamento Municipal de Trânsito, na Brigada Militar do município de Panambi (RS) e na Polícia Rodoviária Federal de Ijuí (RS) que tem circunscrição da BR 158 e da BR 285, num período aproximado de quatro anos. Foram também coletados dados em 09 escolas do município, que teve como público alvo os coordenadores pedagógicos, os quais responderam um questionário, conforme os critérios de seleção da pesquisadora. Os resultados mostraram que ainda faltam estratégias permanentes nas escolas para a efetivação da educação para o trânsito, ou seja, a temática é trabalhada de forma isolada, focada nas normas, bem como durante um período muito curto, exemplo a Semana do Trânsito, o que comprova que não existe um trabalho contínuo (sistemático).

Palavras-chave: Políticas Públicas. Trânsito. Educação. Acidentes.

ABSTRACT

The traffic is a great performance of social relations. It needs, urgently, of attitudes that to aims a better coexistence of the individual in society to reduce the rates of related injuries. Education is a major factor in changing inappropriate behaviors. The Brazilian Traffic Code in chapter VI article 74-79 sets that it is right for all and prior duty is to the components of the National Traffic System. This education was proposed to be part of teaching in a cross, but it still faces difficulties of mainstreaming adaptation, it the parties responsible. Therefore, the researcher this work asked the questions. What measures were adapted in education to traffic in the city of Panambi (RS). How did public policies contribute to the reduction in the number of traffic accidents? This work were evaluated the policies that there are in the city in education to transit and informations from traffic accidents. It aims to identify the causes that get the driver to break the laws set in the code and to propose actions that can improve the situation. The methodology used consists in a theoretical and practical research, it served to explain and reflect the importance of the topic in discussion. The numbers of traffic accidents were collected at the municipal office of transit, the Brigade Military of Panambi and Federal Police of Ijuí (RS) that has constituency of BR 158 and of BR 285. The survey was conducted in four years. The author this study in 9 schools of the city, as the selection criteria of the researcher. It had like target audience educational coordinators. They answered a questionnaire. The study showed still miss permanent strategies in the school for effective education for traffic, because it worked in a very short period as in the week traffic. This proves that there isn't continuous work (systematic).

Keywords: Public policies. Traffic. Education. Accidents.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Ciclo das Políticas públicas.....	18
Gráfico 1 – Total de alunos e escolas.....	57
Gráfico 2 – Total de alunos por rede.....	58

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Distância mínima necessária para parar um veículo com base no tempo de reação e na velocidade do veículo.....	30
QUADRO 2 - Registros de acidentes de trânsito de 2008 pela BM e DMT.....	50
QUADRO 3 - Registros de acidentes de trânsito de 2009 pela BM e DMT.....	51
QUADRO 4 - Registros de acidentes de trânsito de 2010 pela BM e DMT.....	51
QUADRO 5 - Registros de acidentes de trânsito até setembro 2011 pela BM e DMT.....	52
QUADRO 6 - Total de acidentes de trânsito até set. de 2011 atendidos pela BM e DMT.....	52
QUADRO 7 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2008 das BRs 158 e 285.....	53
QUADRO 8 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2009 das BRs 158 e 285.....	54
QUADRO 9 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2010 das BRs 158 e 285.....	54
QUADRO 10 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2011 das BRs 158 e 285.....	55
QUADRO 11 - Total de acidentes de trânsito atendidos pela Polícia Rodoviária Federal BR 158 / 285.....	55
QUADRO 12 - Número de veículos do município de Panambi (RS).....	56

LISTA DE SIGLAS

BM – Brigada Militar

BOAT – Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito

CETTRAN – Conselho Estadual de Trânsito

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DMT – Departamento Municipal de Trânsito

DENATRAM – Departamento Nacional de Trânsito

DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infração de Trânsito

MEC – Ministério da Educação e do Desporto

PCN – Parâmetro Curricular Nacional

PRF – Polícia Rodoviária Federal

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 TRÂNSITO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TRÂNSITO	15
1.1 O CICLO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS.....	18
1.2 POLÍTICAS PÚBLICAS NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.....	20
1.3 O FEDERALISMO E A DESCENTRALIZAÇÃO NO TRÂNSITO.....	22
1.4 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	25
1.5 O ACIDENTE DE TRÂNSITO – CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS.....	25
1.6 TIPOS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO.....	30
1.7 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO 1.....	33
2 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	35
2.1 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO CONTEXTO DA TRANSVERSALIDADE..	38
2.2 A TRANSVERSALIDADE E AS MATÉRIAS CURRICULARES.....	39
2.3 A COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO.....	41
2.4 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E AS CAMPANHAS EDUCATIVAS.....	42
2.5 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO 2.....	44
3 CONSTRUINDO A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: ANÁLISES E DISCUSSÕES DOS RESULTADOS	47
3.1 TIPO DE PESQUISA.....	47
3.2 ESTRATÉGIA DA PESQUISA.....	48
3.3 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS.....	48
3.4 ACIDENTES DE TRÂNSITO DE 2008 A SETEMBRO DE 2011 REGISTRADOS PELA BM E DMT.....	50
3.5 ANÁLISE DOS RESULTADOS OBTIDOS NOS QUESTIONÁRIOS	56
3.5.1 Escolas e redes	57
3.5.2 Visão do trânsito para os coordenadores pedagógicos	58

3.5.3 Importância da temática “educação para o trânsito” e a política pública.....	59
3.5.4 O trabalho com a educação para o trânsito na escola.....	61
3.5.5 Planejamento ou ações integradas com órgãos públicos na perspectiva da educação para o trânsito.....	62
3.5.6 Estratégias didáticas adotadas pela escola na efetivação da educação para o trânsito.....	63
3.5.7 Medidas para a redução dos índices de acidentes de trânsito.....	65
3.6 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO 3.....	66
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	69
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	71
APÊNDICE A.....	73
APÊNDICE B.....	75

INTRODUÇÃO

A Educação no trânsito é um dos maiores desafios que está sendo enfrentado pelos governos: nacional, estadual e municipal, que trabalham para garantir condições adequadas à cidadania. No município de Panambi (RS), recentemente o número de infrações e acidentes de trânsito com vítimas fatais, segundo veiculado nos meios de comunicações aumenta a cada ano que passa.

Em função do exposto, faz-se necessário uma avaliação das políticas públicas no trânsito de Panambi (RS), destacando a importância em trabalhar **Educação para o trânsito na escola**, pois ela desempenha um papel fundamental no processo de formação cidadã.

As situações vivenciadas no trânsito revelam uma faceta da sociedade atual, a qual clama por atenção as questões de cidadania, valores e princípios fundamentais para um convívio social saudável: respeito ao próximo, obediência às leis, solidariedade e prudência.

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 em todas as cidades, devido ao crescimento acelerado da zona urbana, população, veículos, fatores sócio-econômicos, familiares e profissionais, os quais cederam o espaço da cooperação para uma sociedade marcada pela agressividade, individualismo e desrespeito.

Quanto aos problemas relacionados ao trânsito, percebeu-se que essa realidade não é diferente no município já mencionado acima. Os índices de infrações leves e graves crescem a todo dia. Em virtude desse fato, optou-se por desenvolver um estudo intitulado: avaliação das experiências e expectativas na educação para o trânsito no município de Panambi (RS). O objetivo principal do trabalho é verificar as experiências em educação para o trânsito desenvolvidas nessa cidade, assim como analisar suas perspectivas.

Para um melhor entendimento, descreveu-se a política de educação para o trânsito existente em Panambi (RS). Fez-se, também, um levantamento de dados de acidentes ocorridos, bem como suas causas e conseqüências, número de infrações, de lesões e vítimas fatais. E assim, a partir dessa análise, medidas foram propostas, objetivando um trânsito cada vez mais seguro e civilizado.

As normas e condutas precisam ser compreendidas e assimiladas por todos. Dessa forma é imprescindível destacar nesta pesquisa a relevância de discutir a educação para o trânsito na escola, pois é na infância e na adolescência que se verifica a maior aceitação de ensinamentos e

condutas. A escola é o melhor lugar, onde a(o) cidadã(o) pode moldar seu conhecimento e desenvolver posturas conscientes e equilibradas para praticá-las na sociedade.

A metodologia empregada consiste em uma pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com abordagem qualitativa e exploratória, as quais serviram como fonte para fazer o levantamento dos dados de acidentes ocorridos, coletados no Departamento Municipal de Trânsito, na Brigada Militar no município de Panambi (RS), no período de janeiro de 2008 até setembro de 2011. Utilizaram-se dados da Polícia Rodoviária Federal de Ijuí (RS), que circunscreve a BR 158 e a BR 285 no período de janeiro de 2008 até dezembro de 2011. Também foram aplicados questionários aos coordenadores pedagógicos das 09 escolas, selecionadas pela pesquisadora da rede municipal, estadual e particular, com objetivo de verificar e melhorar as medidas sugeridas na educação para o trânsito.

Este TCC é composto por três capítulos. No primeiro, aborda-se como as pessoas participam do trânsito, bem como a importância e o desenvolvimento da política pública através do ciclo da mesma. Foram descritos os órgãos, os quais são responsáveis na efetivação das políticas públicas na educação para o trânsito, o impacto do federalismo e a descentralização nos três níveis de governo, as razões do alto índice de acidentes, ou seja, as causas e conseqüências e também, a natureza do acidente (tipo).

O segundo capítulo aborda a necessidade da educação para o trânsito no contexto da transversalidade, bem como a competência do município no Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e também, a importância de implantar ações educativas de trânsito nas escolas que se tornou um desafio tanto para os órgãos gestores de trânsito quanto para os órgãos escolares.

O terceiro capítulo contempla os objetivos propostos na introdução com os resultados obtidos na aplicação dos questionários. Também foram analisados os dados obtidos no levantamento dos números de acidentes de trânsito, os quais demonstram a realidade do município de Panambi (RS).

1 TRÂNSITO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TRÂNSITO

O trânsito caracteriza-se pela relação homem-necessidade de circulação, num contexto determinado. É a utilização das vias por pessoas, veículos e animais. Transitar é uma necessidade de todo ser humano. Todos, portanto, são usuários dele, independente do papel que estejam desempenhando.

O trânsito é o mais importante ponto de junção dos diversos grupos, segmentos e indivíduos de uma sociedade. É um sistema extraordinariamente complexo, do qual todos dependem diariamente: para deslocamentos como condutores, passageiros ou pedestres; para despacho das mercadorias que são produzidas; para o recebimento das mercadorias e produtos que são consumidos.

O artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) § 1º: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”

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 vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder (VASCONCELOS, 1985, p. 11).

Tem-se uma visão limitada do que é trânsito. É fundamental, fazer uma análise mais consistente deste assunto. Vale lembrar que tudo o que se produz e se consome, depende direta ou indiretamente do trânsito, afinal todos são pedestres em algum momento – mesmo que apenas entre a casa e o carro, ou entre o carro e o escritório. Por isso, cabe destacar que todos têm direitos. O difícil é se manter atento também, no mesmo nível de importância, com os DEVERES no trânsito.

O dono do veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o antihabitat do homem (VASCONCELOS, 1985, p. 20).

Dirigir, andar, fiscalizar, avaliar, legislar: a superação de dificuldades depende só das pessoas. A sociedade é obra dos homens, é deles a possibilidade de transformá-la e deles a responsabilidade de tornar o trânsito um bem social, a fim de transformá-lo em símbolo de vida e não de morte e desgraça como pode ser visto atualmente.

A Educação tem por finalidade o aprofundamento e a tomada de consciência da realidade, fazendo questionar a “naturalidade” dos fatos sociais, entre eles o trânsito, e fazendo perceber que a realidade não é imutável. A educação, vista dessa forma, deve estar voltada à humanização e a despertar, nos indivíduos, o comprometimento com os seus semelhantes e com o mundo em que vive (BRUNS, 2006, p.09).

As sociedades modernas têm como característica principal, a diferenciação social. Isto significa que seus membros não apenas possuem atributos diferenciados (idade, sexo, religião, estado civil, escolaridade, renda, setor de atuação profissional, etc), como também possuem idéias, valores, interesses e aspirações diferentes e desempenham papéis diferentes no decorrer da sua existência. Tudo isso faz com que a vida em sociedade seja complexa e freqüentemente envolva conflito: de opinião, de interesses e de valores. Entretanto, para que a sociedade possa sobreviver e progredir, o conflito deve ser mantido dentro de limites administráveis. Para isto, existem apenas dois meios: a coerção pura e simples e a política. O problema com o uso da coerção é que, quanto mais é utilizada, mais reduzido se torna o seu impacto e mais elevado se torna o seu custo.

No entanto, resta a política que envolve a coerção principalmente como possibilidade, mas que não se limita a ela. “A política pública consiste no conjunto de procedimentos formais e informais que expressam relações de poder e que se destinam à resolução pacífica dos conflitos quanto a bens públicos” (RUA, 2009, p.17).

Trata-se de um fluxo de decisões públicas, orientando a manter o equilíbrio social ou a introduzir desequilíbrios destinados a modificar essa realidade. Decisões condicionadas pelo próprio fluxo e pelas reações e modificações que elas provocam no tecido social, bem como pelos valores, idéias e visões dos que adotam ou influem na decisão. É possível considerá-las como estratégias que apontam para diversos fins, todos eles, de alguma forma, desejados pelos diversos grupos que participam do processo decisório (SARAVIA, 2006, p.28).

As políticas públicas, por sua vez, são *outputs*, (resultantes das atividades políticas) que compreendem o conjunto das decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores. Nesse sentido, é necessário distinguir entre política pública e decisão política. “Uma política pública geralmente envolve mais do que uma decisão e requer diversas ações estrategicamente selecionadas para implementar as decisões tomadas” (RUA, 2009, p.19).

Já uma decisão política “corresponde a uma escolha dentre um conjunto de possíveis alternativas, conforme a hierarquia das preferências dos atores envolvidos, expressando - em maior ou menor grau - certa adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis” (RUA, 2009, p.19). Assim, embora uma política pública implique decisão política, nem toda decisão política chega a constituir uma política pública. Tem-se como exemplo a emenda constitucional para reeleição presidencial que é uma decisão, mas não de uma política pública. Já a privatização de estatais ou a reforma agrária são políticas públicas.

Por mais óbvio que possa parecer, as políticas públicas são “públicas” e não privadas ou apenas coletivas. A sua dimensão “pública” é dada não pelo tamanho do agregado social sobre o qual incidem, mas pelo seu caráter “imperativo”. Isto significa que uma das suas características centrais é o fato de que são decisões e ações revestidas da autoridade soberana do poder público (RUA, 2009, p.20).

Afirma-se que a política pública é um sistema de decisões públicas que visam as ações ou omissões, preventivas ou corretivas, destinadas a manter ou modificar a realidade de um ou vários setores da vida social, por meio da definição de objetivos e estratégias de atuação e alocação dos recursos necessários para atingir os objetivos estabelecidos. “É importante destacar que o processo de política pública não possui uma racionalidade manifesta. Não é uma ordenação tranqüila na qual cada ator social conhece e desempenha o papel esperado” (SARAVIA, 2006, p.29).

A perplexidade perante a turbulência e a aparente não-governabilidade das políticas públicas e da ação governamental, a sensação de “desordem” que elas deixam perceber, não afetam apenas o cidadão. Os atores administrativos, políticos e seus analistas constatarem igualmente a extrema complexidade das políticas públicas e as aparentes debilidades do Estado para cumpri-las (SARAVIA, 2006, p.29).

Pois, o formato concreto das políticas públicas dependerá de cada sociedade específica, assim, como o estágio de maturidade de cada uma contribuirá, ou não, para a eficácia das políticas, para o grau de participação dos grupos interessados e para o procedimento de decisão.

1.1 O CICLO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

As políticas públicas passam por diversos estágios onde o ambiente é tenso e de alta densidade política, marcado por relações de poder, entre atores do Estado e da sociedade, entre agências intersetoriais, entre os poderes do Estado, entre o nível nacional e níveis subnacionais, entre comunidade política e burocracia. “Uma forma de lidar com essa complexidade, sem descartar a dinâmica sistêmica, é associar o modelo sistêmico com o modelo do ciclo de política, que aborda as políticas públicas mediante a sua divisão em etapas seqüenciais” (RUA, 2009, p.36). Veja na Figura 1.



Figura 1 - Ciclo das Políticas Públicas
Fonte: Maria das Graças Rua (2009, p. 36)

As etapas do ciclo de políticas públicas são compreendidas como uma unidade contraditória, onde o ponto de partida não está claramente definido e atividades de etapas distintas podem ocorrer simultaneamente ou as próprias etapas podem se apresentar parcialmente superpostas.

“O ciclo de políticas é uma abordagem para o estudo das políticas públicas que identifica fases seqüenciais e interativas-iterativas no processo de produção de uma política” (RUA, 2009, p.37). A primeira fase é a **formação de agenda**, que ocorre quando uma situação é reconhecida

como um problema político, transformando-o em objeto de debates e controvérsias políticas na mídia.

El tránsito al programa o agenda precisa de la intervención de aquellos que tienen cierta influencia en la formación del mismo (“agenda setters”). Así, los grupos organizados representativos de intereses sociales, los partidos políticos, los sectores influyentes del aparato burocrático, los “creadores” de opinión, las acciones de protesta de los sectores afectados por la posible actuación, la opinión informada, etc., pueden, todos ellos, intervenir en esse tránsito delicado entre surgimiento de la cuestión y “encaramamiento” al programa o agenda de actuación pública (SUBIRATS, 1992, p. 54).

Na segunda fase é a **formação das alternativas e tomada de decisões**, ou seja, a elaboração, “que consiste na identificação e delimitação de um problema atual ou potencial da comunidade, a determinação das possíveis alternativas para sua solução ou satisfação, a avaliação dos custos e efeitos de cada uma delas e o estabelecimento de prioridades” (SARAVIA, 2006, p.33).

Neste caso, “as propostas expressam interesses diversos, os quais devem ser combinados, de tal maneira que se chegue a uma solução aceitável para o maior número de partes envolvidas” (RUA, 2009, p.37).

Já na **formulação**, “acontece à seleção e especificação da alternativa considerada mais conveniente, seguida de declaração que explicita a decisão adotada, definindo seus objetivos e seu marco jurídico, administrativo e financeiro” (SARAVIA, 2006, p.33).

Nem todas as decisões relativas a uma política pública são tomadas no primeiro momento, mas podem chegar a uma decisão sobre o núcleo da política, a qual pode ser abrangente e reunir julgamentos sobre diversos aspectos. Esta fase requer profundidade de conhecimentos, pois, estes aspectos tem as resoluções adiadas para o momento da implementação.

A **implementação** “consiste em um conjunto de decisões a respeito da operação das rotinas executivas das diversas organizações envolvidas em uma política, onde as decisões inicialmente tomadas deixam de serem intenções e passam a ser intervenção na realidade” (RUA, 2009, p.38).

Na implementação se põe em prática a política pública, a elaboração de todos os planos, programas e projetos para poder executá-la. A implementação já acompanha o monitoramento que aprecia os procedimentos dos processos adotados.

O **monitoramento** facilita a consecução dos objetivos pretendidos com a política. Utiliza informações com a profundidade necessária para a finalidade, ou seja, baseia-se na análise dos dados e não só no seu registro. Diferente do **acompanhamento** que realiza atividades de

supervisão e fiscalização, onde as informações tendem ser superficiais e nem sempre sendo analisadas.

Por fim, a **avaliação** que julga os resultados obtidos da política, faz os ajustes necessários para que os resultados esperados sejam obtidos.

Para o gestor, a compreensão do ciclo de políticas é de suma importância, favorecendo o entendimento do processo de políticas públicas, auxiliando-o na escolha de instrumentos e como as políticas poderão ser aperfeiçoadas.

1.2 POLÍTICAS PÚBLICAS NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

No Brasil existe um aparato legal que prevê a institucionalização e universalização do ensino de trânsito em todos os níveis de ensino. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que a educação para o trânsito é um direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), (CTB, art. 74, 1998). Isso torna obrigatória à existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade do SNT e os órgãos executivos de trânsito, ou seja, os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANS) devem promover o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito.

Assim como a educação é um direito básico conquistado pelo cidadão brasileiro pela Constituição Federal de 1988, a educação para o trânsito é prevista no CTB como um dever prioritário aos órgãos do SNT que devem ter uma coordenação de educação para o trânsito e determina que os DETRANS estruturem, organizem e coloquem em funcionamento Escolas Públicas de trânsito. A Resolução nº 120/01 dispõe sobre o Projeto Educação e Segurança no Trânsito - Escolas de Ensino Médio - tratando da inclusão de conteúdos específicos sobre trânsito no ensino médio. O trânsito deve ser assumido como responsabilidade pública por governantes, educadores, mídia, agentes públicos e usuários das vias públicas, a fim de assegurar o respeito à vida humana e formando cidadãos responsáveis e construtivos.

Es decir, aquellos problemas lo suficientemente relevantes (desde distintas consideraciones) para ser considerados como «problemas» por parte de los poderes públicos y, por tanto, susceptibles de formar parte del programa o agenda de esos mismos poderes' públicos. Muchas veces la consideración de *issue* depende de una previa batalla por la definición Del problema entre los distintos actores presentes. Per o, en general, podríamos plantearnos el porqué unos problemas llegan a formar parte del programa de acción de los poderes públicos y otros no. En principio, podemos imaginar que una de las causas esenciales será la limitación de recursos, tanto económicos como humanos,

pero puede también derivar de la falta de legislación sobre el tema que autorice la acción, la falta de voluntad política, de adecuada «presión» por parte de los medios de comunicación o de los sectores-implicados, etc (SUBIRATS, 1992, p.52).

As diretrizes para a realização das campanhas educativas de trânsito estão descritas na Resolução 420/69. Inicialmente, a Resolução orientava para a realização da campanha educativa para a Semana Nacional de Trânsito que é realizada anualmente no período de 18 a 25 de setembro. A partir da promulgação do CTB estenderam as diretrizes da Campanha Nacional Educativa de Trânsito para os períodos de férias escolares, feriados prolongados e ainda, para a Semana Nacional de Trânsito. A Resolução 420/69 define elementos como os responsáveis pelas campanhas, os temas, os meios, o público alvo, etc.

A educação para o trânsito está prevista no CTB para os três níveis de ensino no Brasil. Entretanto, até o momento, a Resolução 120/01 estabelece os conteúdos específicos somente para o ensino médio, faltando definições para o ensino de 1º e 3º graus. Porém, o tema trânsito tem sido objeto de estudo em algumas iniciativas escolares tendo por base a adoção dos Parâmetros e Referenciais Curriculares Nacionais (PCN) do Ministério da Educação que prevê a apresentação dos temas transversais. Embora, o tema trânsito não esteja descrito como tema transversal nos PCNs, ele apresenta as mesmas características do temas transversais: ser de urgência social, ter abrangência nacional, apresentar possibilidade de ensino e aprendizagem no ensino fundamental, favorecer a compreensão da realidade e a participação social. Para a inclusão do tema trânsito no 3º grau, ainda não há dispositivos legais obriguem as instituições a adotá-lo, assim como não nenhum dispositivo que as impeçam de fazê-lo.

A educação para o trânsito é compreendida como um conjunto de ações organizadas com o propósito de criar um ambiente propício à compreensão da realidade do trânsito e da participação ou mudança de comportamento por parte das pessoas.

No Brasil, ocorre um estranho fenômeno que tem se tornado uma característica dos programas de educação e segurança no trânsito: é a politização e personalização dos programas. O que deveria ser uma política pública de Estado em favor da sociedade torna ares de política de Governo. Não é uma posição salutar para um país que apresenta índices de acidentes de trânsito entre os maiores do mundo.

Como ya hemos avanzado, la primera reflexión a hacerse es la siguiente: los problemas no están «allí fuera». No existen los problemas «objetivos». Debemos «construir», estructurar nuestra propia (la del analista) definición del problema a plantear y resolver. Refirámonos al tema, por ejemplo, de los accidentes em carretera. Hace unos años, la cuestión se planteaba como un problema de conducta del automovilista. Los esfuerzos se encaminaban a conseguir que el conductor cumpliera las normas. En la actualidad el tema se considera más como un problema de seguridad en carretera:

seguridad del vehículo (normas técnicas de protección, sistema anti -bloqueo de frenos, etcétera), y de seguridad del conductor y demás ocupantes (cinturones, etc.). En el fondo, lo que ha cambiado es la percepción de una misma realidad. Una realidad que se nos presenta poliédrica e interdependiente. Cada nueva cara o faceta del problema, cada nuevo factor que descubrimos nos hace más compleja su estructuración, pero al mismo tiempo puede considerarse un a nueva oportunidad, aún no contemplada, para su mejor solución (SUBIRATS, 1992, p. 48).

Na questão da educação para o trânsito restam aos órgãos do SNT adotar procedimentos ainda pendentes, ou seja, criar coordenações de educação para o trânsito, conquanto apenas alguns deles o fizeram e estabelecer as diretrizes e os meios de estender a educação para o trânsito nos ensinos pré-escolar, fundamental e superior. Não há políticas públicas voltadas exclusivamente para a educação para o trânsito. A educação para o trânsito está quase sempre vinculada ao planejamento de transporte e de trânsito e representa um papel secundário, quando muito, nessas políticas.

A educação para o trânsito deveria assumir um papel central nas políticas públicas e considerarem elementos importantes como a acessibilidade, a mobilidade, as seqüelas visíveis e invisíveis dos acidentes de trânsito, os papéis mais vulneráveis, congestionamentos, poluição ambiental, invasão dos espaços habitacionais e de vivência coletiva por tráfego inadequado. Nesse sentido, salienta para a importância do desenvolvimento de formas alternativas de análise das políticas públicas de educação para o trânsito introduzindo para além dos elementos técnicos e sociais, elementos sociológicos fundamentais.

1.3 O FEDERALISMO E A DESCENTRALIZAÇÃO NO TRÂNSITO

O Brasil é uma Federação já faz mais de um século. O impacto do federalismo se fez presente em toda a construção do moderno Estado brasileiro. Sua influência sobre os gestores públicos aumentou ainda mais com a redemocratização e a descentralização realizadas recentemente.

Nos últimos vinte anos, ao mesmo tempo em que a provisão dos serviços públicos e as demandas sociais cresciam, as relações intergovernamentais tornavam-se mais complexas. Com graus variados de autonomia, mas com maior raio de ação do que no passado, há gestores municipais, estaduais e federais em Educação, Saúde, Assistência Social em outras políticas públicas relevantes. Assim, a coordenação entre os níveis de governo se torna cada vez mais necessária, contudo, nem sempre a decisão de um ente federativo se coaduna com dos demais.

As relações verticais na federação brasileira – do governo federal com estados e municípios e dos governos estaduais com seus respectivos municípios são entes federativos autônomos. Em tese, as garantias constitucionais do estado federativo permitem que os governos locais estabeleçam sua própria agenda na área social (ARRETCHE, 2004, p.97).

Apesar do ápice da descentralização fiscal ter sido atingido na Constituição Federal de 1988, a municipalização de políticas públicas foi se consolidando longo dos anos 1990, assumindo variados ritmos, dependendo da área.

Cabe frisar que a Constituição Federal, no seu artigo 23, estabelece um modelo baseado fortemente em competências comuns. Em seus doze incisos, tal dispositivo constitucional diz que “é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (...)” as seguintes áreas de política pública: conservação do patrimônio público; saúde e assistência social; acesso à cultura e educação; proteção ao meio-ambiente; fomento à produção agropecuária e ao abastecimento alimentar; moradia e saneamento básico; combate às causas da pobreza; e **política de educação para a segurança no trânsito**.

Como se pode observar, várias áreas de grande importância são de competência dos três níveis de governo. Em um primeiro momento, o resultado dessa combinação entre previsão compartilhada de responsabilidades e descentralização de recursos foi a participação dos estados em políticas financiadas pela União, eximindo-se da responsabilidade de investimento, considerando que estavam constitucionalmente “desobrigados”. O Governo Federal, de seu lado, sentindo a perda de recursos ocasionada pela descentralização fiscal, “procurou transformar a descentralização em um jogo de repasse de funções, intitulado à época de operação desmonte” (ABRUCIO, 2002, p.194).

Nesse contexto, grande parcela dos encargos acabou sendo assumida de forma desorganizada pelos municípios, muitas vezes com pouca cooperação junto às outras instâncias federativas, noutras com um aumento da competição entre os próprios governos municipais.

O pior de tudo é que autonomização em diversos casos e aspectos não reduziu a subordinação financeira ou política das cidades em relação aos níveis superiores de governo. A assunção de responsabilidades pelos municípios, ademais, não significou necessariamente uma democratização do poder local, tampouco resultou inegavelmente numa melhoria da gestão das políticas. Em boa parte dos casos, a tendência à “prefeiturização” do poder, o pouco controle da sociedade sobre as ações do poder público, sobretudo nas áreas mais pobres e em pequenas municipalidades além da baixa qualidade da burocracia municipal reduziram o potencial transformador da descentralização.

Ao observar o processo de descentralização que ocorreu no Brasil a partir da década de 1980 e os mecanismos de coordenação federativa implementados nas áreas de Educação e Saúde no período pós 1994, constata-se a relevância que o desenho federativo – e a coexistência de diferentes unidades de governo autônomas e interdependentes que lhe é peculiar – na implementação de políticas públicas e, conseqüentemente, na prestação de serviços de bem-estar social à população.

Em sistemas federativos, autoridades no nível central coexistem com autoridades nas unidades-constituintes, territorialmente distintas. Porque os funcionários de ambos os níveis de governo são parte do mesmo sistema e também parcialmente autônomos, suas iniciativas de políticas sociais são altamente interdependentes, mas modestamente coordenadas. Elas devem competir entre si, conduzir projetos independentes que trabalham em sentidos opostos, ou cooperar para atingir finalidades que não conseguiriam atingir sozinhos (PIERSON, 1995, p.142).

A autonomia dos entes federativos – aliada, no caso brasileiro, a um vasto rol de competências compartilhadas, por determinação constitucional – possibilita que União, Estado e Municípios se omitam diante de uma questão, a população permaneça sem uma ação governamental e não saiba, efetivamente, de quem cobrar – se do governo municipal, estadual e federal. Isto é, tem-se um processo não transparente e de responsabilização difusa, que possibilita que cada esfera de governo culpe a outra pelo problema, sem que nenhuma ação efetiva seja tomada.

Outra possibilidade é que as diferentes esferas de governo efetivem, ao mesmo tempo, iniciativas de políticas públicas sem nenhuma integração, ou até mesmo em direções opostas. Esta prática faz com que os recursos públicos de cada ente federativo sejam aplicados isoladamente, atacando de maneira sobreposta praticamente os mesmos problemas. Com isso, perde-se uma oportunidade de potencializar recursos que são escassos e articular ações de maneira a gerar melhores resultados.

A municipalização de políticas públicas se deu de maneira bastante desigual no país, tanto pela diversidade de situações financeiras e capacidade administrativa dos municípios brasileiros quanto pela vontade política de cada governo municipal de utilizar seus recursos na promoção de políticas públicas, ou continuar solicitando auxílio das esferas estadual e federal para viabilizar ações de governo.

1.4 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O trânsito brasileiro é regulamentado pela Lei 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e pelas Resoluções complementares. Além do CTB e das Resoluções, os Estados complementam a legislação por meio de Portarias e Decretos.

Os órgãos de trânsito municipais também têm autonomia para normatizar detalhes do trânsito, que não são os mesmos em todas as cidades, exigindo atenção por parte dos condutores.

O Código define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários deste complexo sistema.

Todo condutor tem a obrigação de conhecer as leis de trânsito, o dever social de cumpri-las e estará sujeito a multas e penalidades toda vez que transgredi-las. O desconhecimento da lei não pode ser usado na defesa de um infrator. O condutor é responsável por todos os seus atos no trânsito.

O novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovado pela Lei nº 9.503, contém 341 artigos, foi publicado em 23 de setembro de 1997, e entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998, os quais proporcionam instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas através do espaço físico brasileiro, tanto rural como urbano, se desenvolva dentro de padrões de segurança, eficiência, fluidez e conforto.

Além de fazer cumprir a Lei, os órgãos e entidades do SNT (Sistema Nacional de Trânsito) respondem por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. Qualquer cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar por escrito sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos, aos órgãos, bem como sugerir normas ou alterações.

1.5 O ACIDENTE DE TRÂNSITO - CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS

O acidente de trânsito é todo acontecimento desastrado, casual ou não, tendo como conseqüências desagradáveis danos físicos e ou materiais, envolvendo veículos, pessoas e ou animais nas vias públicas.

Para reduzir o número de acidentes é necessário conhecer razões do acidente, suas causas e conseqüências, sendo as conseqüências a justificativa primeira para se buscar, com maior empenho, alternativas para melhorar o tráfego, visto que nas quais, encontra-se o que há de mais trágico para a humanidade, a morte de um ser humano provocada por uma situação que poderia ser evitada. Com isso é possível direcionar melhor os investimentos, seja em infra-estrutura e segurança, seja em educação para o trânsito ou em áreas correlatas.

Os problemas oriundos dos acidentes de trânsito podem ser avaliados a partir de pontos de vista distintos de acordo com o seu nível de gravidade tanto para a família, como para o Estado e para o Mercado.

Ao Estado recai a conseqüência financeira dos acidentes de trânsito. Para o mercado, as conseqüências dos acidentes de trânsito podem ser evidenciadas ao verificar-se a queda na produção e a perda da força de trabalho. Para as famílias as perdas podem ser visualizadas sob dois aspectos principais: o financeiro e o psicológico. O aspecto financeiro envolve despesas do acidente, reparo do carro, hospital, remédios, questões jurídicas, dentre outras. Em caso de vítimas fatais acrescentam-se aí despesas com sepultamento. O segundo aspecto, o psicológico, engloba o sentimento de perda (em casos de morte), distúrbios emocionais decorrentes dos acidentes, a carência ou necessidade de apoio, depressões, que em casos extremos levam ao suicídio (DINIZ, 2003, p. 24).

A problemática dos acidentes de trânsito pode ser ainda mais expressiva ao verificar-se que os dados apresentados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) são coletados apenas em relação aos óbitos no local do acidente ou a caminho do hospital, sem contabilizar, dessa forma, aqueles que morrem após o atendimento ou dias depois. Os órgãos brasileiros de trânsito produzem informações com baixo grau de utilização e confiabilidade, e com isto inviabilizam o estabelecimento de políticas efetivas de segurança no trânsito.

No Brasil, as estatísticas oficiais mostram um expressivo número de mortes em acidentes de trânsito, ainda que se considere a precariedade do processo de registro, coleta e tratamento de dados. A principal fonte de informação dos bancos de dados de acidentes é a mesma das estatísticas e estas informações são fundamentais para auxiliar na melhoria do trânsito. Para a análise da segurança é importante reconhecer as causas de acidentes, no entanto, dados como os fatores contribuintes para os acidentes não são registrados e poderiam contribuir significativamente nesta tarefa (IPEA/ANTP, 2003, p. 09).

Quando ocorre um acidente no Brasil, os dados que são coletados atendem a diferentes finalidades. Esses dados são normalmente registrados em formulários físicos chamados de Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito (BOAT) que não possuem um padrão nacional.

As informações que são coletadas do BOAT, para compor o sistema nacional de estatística de acidentes de trânsito devem conter basicamente, cinco blocos de dados: **Localização**, onde é especificado o endereço do acidente e o tipo da área de entorno (urbana ou rural); **Momento do acidente**, onde são registrados os dados referentes a data, hora, dia da semana e período do dia em que o acidente ocorreu; **Características do Condutor**, contendo dados sobre a sua habilitação, idade e sexo; **Características do Acidente**, onde são registrados a natureza do acidente (colisão, abalroamento, tombamento, capotagem, atropelamento, choque com objeto fixo, outro), os dados e as características dos veículos, e **Características das vítimas** que incluem dados sobre gravidade dos ferimentos, tipo de vítima (pedestre, condutor, ciclista, etc.), informações sobre o uso de equipamentos de proteção (cinto/capacete), sexo e idade das vítimas (DENATRAN, 2000, p. 08).

Este registro (BOAT) tem por finalidade subsidiar Ações Penais, Ações Cíveis, Requerimentos de Companhias de Seguro e do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), bem como para realizar estatísticas e estudos de acidentes de trânsito. Os estudos de acidentes de trânsito utilizam estas informações, pois são as únicas disponíveis, no entanto elas não são adequadas a esta finalidade já que foram coletadas com outros objetivos. Os BOATs não registram informações, como fatores contribuintes, nem possuem registros com o objetivo de identificar os possíveis fatores que levam aos eventos.

A redução no número de acidentes, e em consequência a redução dos custos sociais deles decorrentes, depende de intervenções que devem ser planejadas e implantadas pelas autoridades competentes. Estas intervenções precisam estar embasadas em pesquisas especializadas para que sejam eficientes e, portanto dependem de informações obtidas nos bancos de dados de acidentes.

Estudos sobre causas de acidentes de trânsito realizados no Brasil são limitados ou, pelo menos, têm divulgação limitada. Projetos destinados a identificação, ao grau de participação e à caracterização dos fatores contribuintes dos acidentes de trânsito, em nível nacional, não foram localizados em uma ampla pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2004. P. 01).

“O Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) classifica as causas dos acidentes de trânsito em três categorias de fatores contribuintes: fatores humanos, fatores ligados à infraestrutura e ao meio-ambiente e fatores ligados aos veículos” (DETRAN-RS, 2010, p.01).

Para o DETRAN o fator humano está presente em quase todos os acidentes de trânsito, os quais estão mencionados a seguir:

Sub-avaliação da probabilidade de acidente. A exposição desnecessária ao risco é uma tendência freqüente, especialmente no caso dos condutores masculinos e também, dos pedestres, e jovens: autoconfiança nos próprios reflexos, procura de sensações fortes, menor percepção do perigo.

Desatenção. Uma longa viagem, um percurso cotidiano eternamente repetido, o uso do telefone celular, podem ter o mesmo resultado: uma desatenção ao que está acontecendo e a incapacidade a reagir de modo a evitar o acidente. Isto é considerado, junto com o cansaço do condutor, como a primeira causa de acidente nas rodovias interurbanas.

Cansaço. Um condutor cansado pode adormecer ou ficar sonolento, com capacidade de reação extremamente reduzida. É um fator conhecido, que deve dar lugar a regulamentações do tempo de trabalho dos condutores de caminhões e a recomendações a todos condutores quanto à frequência e a duração das paradas.

Deficiências. Pode ser lentidão: muitos pedestres atropelados são pessoas idosas. Pode ser uma deficiência visual: incapacidade da avaliação da distância ou da velocidade de um veículo se aproximando. Pode ser uma deficiência auditiva: para um pedestre, não percepção de um veículo chegando por trás.

Consumo de álcool. Efeitos negativos: euforia, com sensação de potência e superestimação das próprias capacidades, diminuição dos reflexos, estreitamento do campo visual, alteração da capacidade de avaliação das distâncias e das larguras, maior sensibilidade ao deslumbramento.

Consumo de droga. Efeitos similares ao consumo do álcool.

Excesso de velocidade. A velocidade incide sobre a frequência e a gravidade dos acidentes. É fato comprovado que qualquer aumento da velocidade autorizada aumenta estes dois parâmetros. Por exemplo, no caso dos atropelamentos, os maiores causadores de vítimas fatais, a velocidade tem um papel determinante. Dela dependem os tempos de reação do motorista e do pedestre e, obviamente, a violência do choque. Se o tempo de reação do motorista for insuficiente para parar o carro e o tempo de reação do pedestre for insuficiente para chegar ao outro lado da rodovia, o acidente é quase inevitável. Qualquer travessia de zona urbana ou em curso de urbanização exige uma redução drástica da velocidade, salvo se houverem passarelas permitindo a travessia.

Desrespeito à distância entre veículos. É um erro extremamente grave, presente na maioria das colisões traseiras, o tipo de acidente mais freqüente na rede federal: 25% dos acidentes, 14% com feridos, 7% com mortos. Quando ficar próximo demais do veículo que lhe precede, o motorista deve reduzir o próprio tempo de reação, renunciando a qualquer possibilidade de evitar o acidente em caso de freada do veículo que vai à frente dele.

Ultrapassagem indevida. A colisão frontal fica em segundo lugar na classificação dos tipos de acidentes com vítimas fatais e o abalroamento lateral de sentido oposto, que tem as

mesmas causas, fica em quarto lugar. Juntos, eles são responsáveis por 23% dos acidentes com vítimas fatais.

Outras infrações de motoristas

Não-uso de cinto, de capacete, de proteção para criança. Grandes progressos foram feitos pelos construtores de veículos e, infelizmente, são pouco aproveitados para reduzir a gravidade e a frequência dos acidentes. O exemplo mais típico é o não uso do cinto no banco traseiro.

Imprudência de pedestres, de ciclistas, de motociclistas.

Quanto aos fatores contribuintes relativos à infra-estrutura, destaca-se que esses englobam todos os defeitos de má conservação da via, falta de sinalização ou precária sinalização, iluminação precária, vias mal projetadas e, em relação ao meio ambiente destacam-se chuva, alta vegetação, neblina, animais, etc.

Já os fatores contribuintes relativos ao veículo, envolvem disfunções encontradas no estado mecânico do automóvel, como pneus gastos, freios sem manutenção, defeitos mecânicos etc.

A gravidade específica dos acidentes de trânsito é ligada obviamente à implicação dos veículos, que podem se transformar em instrumentos extremamente perigosos em consequência da violência do choque, de defeitos de manutenção, ou da utilização incorreta.

O DETRAN “define que o tempo de reação para que uma pessoa responda adequadamente a determinado estímulo, é necessário que esteja "alerta", caso contrário poderá causar um acidente” (DETRAN, 2010, p. 02). Esse estado de "alerta" é afetado por muitos fatores, fazendo com que as pessoas respondam com maior ou menor rapidez em situações de emergências.

O intervalo de tempo entre o reconhecimento de uma situação perigosa e a ação de resposta a esta situação é chamado de tempo de reação, e depende da condição física e do estado emocional do indivíduo.

O tempo médio de reação de uma pessoa jovem em bom estado de saúde é de aproximadamente 0,75 segundos. Este é praticamente o tempo que o cérebro necessita para processar as informações que está recebendo e definir uma ação.

“Os fatores que influenciam o tempo de reação: **Definitivos:** idade, deficiência física (visão, audição, paralisias etc.); **Temporários:** enfermidades passageiras (resfriado comum, dor de cabeça etc.), álcool, drogas, medicamentos, estado emocional” (DETRAN, 2010, p. 02).

O álcool e as drogas podem retardar consideravelmente o tempo de reação. Alguns especialistas indicam que dependendo da pessoa, apenas dois copos de cerveja podem fazer seu tempo de reação aumentar para 2 segundos.

O estado emocional também pode retardar os reflexos e o tempo de reação de um motorista. O indivíduo que trás para o volante suas preocupações de: emprego, salário, conjugais, e frustrações decorrentes de seu dia a dia, poderá alterar muito seu tempo de reação principalmente em função do baixo nível de concentração na atividade de dirigir, conforme verifica-se no Quadro 1.

VELOCIDADE (km/h)	NORMAL	RETARDADO
	(0.75 segs.)	(2 segs.)
	DISTÂNCIA (m)	DISTÂNCIA (m)
50	10	28
80	16	44
90	18	37
100	20	41
110	22	45
120	25	66

Quadro 1 - Distância mínima necessária para parar um veículo com base no tempo de reação e na velocidade do veículo.

Fonte: DETRAN (2010, p. 03).

1.6 TIPOS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

Os acidentes com mais de uma natureza, considera-se apenas a primeira natureza para definir a classificação quanto a caracterização. Os tipos de acidentes de trânsito de acordo com a natureza são: “colisão, abalroamento, tombamento, capotagem, atropelamento, choque com objeto fixo, são os tipos de acidentes adotados pelo DENATRAN para descrever os acidentes e classificá-los” (ABNT, 1989, p. 02).

1) Colisão: Acidente em que há impacto entre dois veículos em movimento, podendo ser: Colisão frontal: quando os veículos transitam em sentidos opostos. Causas principais: ultrapassagens; e ou curvas mal realizadas. Como evitar: na dúvida não ultrapasse, respeite a sinalização; na curva obedeça ao limite de velocidade máxima permitida para evitar que a força

centrífuga arraste seu veículo para a faixa de trânsito de sentido oposto. **Colisão na traseira do veículo à frente:** quando os dois veículos transitam no mesmo sentido e o de trás vai de encontro ao veículo que segue à frente. Causa principal: não manter distância de segurança do veículo à sua frente. Como evitar: mantenha sempre a distância de seguimento. Não deixe ninguém andar colado à traseira do seu veículo, deixe-o passar. **Colisão transversal:** ocorre quando dois veículos transitam em sentidos que se cruzem. Causas principais: desobediência à sinalização; falta de atenção; operação de cruzamento sem atenção; velocidade acima da permitida; uso de drogas e bebidas. Como evitar: obedecer a sinalização; dirigir com atenção; ao se aproximar do cruzamento tirar o pé do acelerador e colocá-lo sobre o pedal de freio, olhar para os dois lados para efetuar o cruzamento com segurança; reduzir a velocidade; não beber e não usar drogas.

2) Abalroamento: Acidente em que há impacto entre dois veículos em movimento, pelas laterais, podendo ser: **Abalroamento no mesmo sentido:** quando os veículos transitam no mesmo sentido e no momento da ultrapassagem sofrem o impacto nas laterais. Causas principais: ultrapassagens mal realizadas, não manter distância lateral de segurança. Como evitar: ultrapassar com segurança respeitando a distância lateral do outro veículo; respeitar a sinalização; **Abalroamento em sentido oposto:** quando os veículos transitam em sentidos opostos e ao se cruzarem tocam um no outro lateralmente. Causas principais: curvas mal realizadas; excesso de velocidade; não obedecer a sinalização; não manter o veículo na faixa própria. Como evitar: respeitar a sinalização; efetuar curva com velocidade moderada e manter o veículo na faixa própria. **Abalroamento propriamente dito:** quando os veículos transitam em sentidos que se cruzem. Causa principal: efetuar a operação de cruzamento sem a devida atenção. Como evitar: ao se aproximar do cruzamento, diminuir a velocidade, tirar o pé do acelerador e colocar o pé sobre o pedal de freio, olhar para os lados e efetuar o cruzamento com segurança. Obedecer à sinalização (semáforo, placas).

3) Choque: Acidente que se caracteriza pelo impacto de um veículo em movimento contra qualquer obstáculo fixo (árvore, poste, veículo parado, etc.). Causas principais: falta de atenção; não respeitar à sinalização; excesso de velocidade, imprudência (sem cuidado); imperícia (sem habilidade). Como evitar: dirigir com atenção; obedecer à sinalização; habilidade na direção do veículo; respeitar o limite de velocidade; não dirigir cansado, com sono.

4) Atropelamentos: Acidente em que um veículo em movimento vai de encontro a uma ou mais pessoas ou a um ou mais animais, causando lesões leves ou graves, podendo ser: **Atropelamento de pedestre:** acidente em que uma ou mais pessoas são atingidas por um veículo em movimento, tendo como conseqüências lesões leves ou graves (óbito).

Causas principais: excesso de velocidade; falta de atenção; Como evitar: obedecer à sinalização; trafegar em velocidade compatível com a segurança; dirigir com atenção;

Atropelamento de animal: Acidente em que um ou mais animais são atingidos por um veículo em movimento resultando em lesões leves ou graves (morte). Causas principais: excesso de velocidade; falta de atenção; Como evitar: ao avistar animais na via, o condutor deve reduzir a velocidade e passar pelo mesmo lentamente. Nunca deve usar a buzina para afugentá-los.

5) Tombamento: Acidente em que um veículo em movimento declina sobre um dos seus lados, imobilizando-se. Causas principais: carga mal arrumada; carga com excesso de altura; velocidade acima da permitida; não obedecer à sinalização; pneus sem condições de uso. Como evitar: nunca exceder a velocidade máxima permitida, principalmente nas curvas acentuadas; sempre trafegar com a carga na altura regulamentar e bem amarrada; obedecer à sinalização; vistoriar sempre as condições dos pneus e nunca dirigir com sono.

6) Capotamento: Ocorre quando um veículo em movimento gira em torno do seu eixo longitudinal, chegando a tocar com o teto no solo, imobilizando-se em qualquer posição. Causas principais: não respeitar a sinalização; trafegar em velocidade superior a estabelecida (nas curvas); falta de atenção; imperícia (sem habilidade). Como evitar: sempre obedecer à sinalização; respeitar os limites de velocidade e nunca dirigir com sono ou cansado.

7) Outros: São os demais tipos de acidente que não se caracterizam com nenhum dos apresentados. (incêndio, soterramento, etc.). Determinadas vias são constituídas de curvas que se apresentam com uma inclinação com queda para o lado em que se faz a manobra. Essa característica é chamada de “superelevação”. O seu objetivo é fazer o equilíbrio do veículo não permitindo que a força centrífuga leve-o para fora do eixo da via. Esse “caimento” funciona como uma força centrípeta, puxando o veículo para o centro da pista, evitando o seu tombamento ou capotamento.

Além disso, existem placas de sinalização, antes das curvas, advertindo o usuário sobre o seu traçado; limitando a velocidade do veículo no local. Observa-se também, ao longo dos trechos, placas apresentando mensagens de caráter educativo do tipo: - “Quem obedece à sinalização evita acidentes”. Mesmo assim, muitos motoristas não acreditam e acabam sofrendo sérias conseqüências. O trânsito é um problema de educação. Obedecer à sinalização é viajar com segurança e conseqüentemente evitar acidentes de trânsito.

1.7 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO 1

O trânsito nada mais é do que uma verdadeira luta pelo espaço, é uma questão social e política, reflexo da desigualdade na própria sociedade onde uns “podem” mais que os outros. Todos são usuários do trânsito, independente do papel que estejam desempenhando, e a educação é considerada fator determinante, devendo propiciar a confrontação de pontos de vista divergentes, de concepções diferentes a respeito de uma mesma situação ou tarefa, levando em conta cultura, sentimentos e valores.

O trânsito é um tema complexo e freqüentemente envolve conflitos de opinião, de interesses e de valores, os quais só progridem quando este conflito é mantido dentro de limites administráveis. É neste meio que entra a política pública que envolve a coerção como possibilidade, mas não se limita a ela. Sabendo que a política pública é uma das resultantes da atividade política, a qual consiste na resolução pacífica de conflitos, processo essencial à preservação da vida em sociedade.

No entanto, a política pública é um sistema de decisões públicas que visa a ações ou omissões, preventivas ou corretivas, destinadas a manter ou a modificar a realidade de um ou vários setores da vida social, por meio de objetivos e estratégias estabelecidos. A eficácia das políticas depende de cada sociedade específica, do estágio de maturidade de cada uma, como é abordado no ciclo das políticas públicas onde o ambiente é tenso e de alta densidade política, marcado por relações de poder entre os envolvidos.

Já na questão da educação para o trânsito não há políticas públicas voltadas exclusivamente para a mesma. O Código de Trânsito Brasileiro o CTB estabelece que a educação para ao trânsito é um direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que devem criar coordenações de educação para o trânsito e determinem que os DETRANS, estruturem, organizem e coloquem em funcionamento Escolas Públicas de Trânsito.

A Constituição Federal de 1988 no seu artigo 23 também estabelece a competência dos três níveis de governo com relação à política de educação para a segurança no trânsito. Mas o que acontece é uma descentralização dada pela autonomia dos entes federativos por determinação constitucional, onde se tem um processo não transparente e de responsabilização difusa que possibilita que cada esfera de governo culpe a outra pelo problema, sem que nenhuma ação efetiva seja tomada e assim a população permaneça sem ação governamental e não saiba de quem cobrar.

Visto que não existem políticas públicas eficazes na educação para o trânsito, é necessário analisar as causas e conseqüências dos acidentes para direcionar melhor os investimentos em infra-estrutura e segurança a fim de buscar com maior empenho alternativas de melhoramento do tráfego de veículos e pedestres.

Outra problemática abordada em relação aos acidentes de trânsito é mais expressiva ao verificar que os dados apresentados pelo DENATRAN são coletados apenas em relação aos óbitos no local do acidente sem contabilizar, aqueles que morrem após o atendimento ou dias depois. Pois, os dados registrados no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito (BOAT) não possuem um padrão nacional, o que dificulta analisar dados como fatores contribuintes, nem possuem registros com o objetivo de identificar os possíveis fatores que levam aos eventos, produzindo então, informações de baixo grau de confiabilidade, e com isto inviabilizam o estabelecimento de políticas efetivas de segurança no trânsito.

Em algumas iniciativas escolares o tema trânsito tem sido objeto de estudo, tendo por base a adoção dos Parâmetros e Referenciais Curriculares Nacionais (PCN), que prevê a apresentação dos temas transversais. O trânsito não está descrito como tema transversal, mas apresenta as mesmas características, o que revela ser de fundamental importância as instituições de ensino trabalhar em seus conteúdos, tanto valores quanto conhecimentos para contribuir na construção de uma sociedade mais justa e organizada, que será abordado no próximo capítulo.

2 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O artigo 76 do CTB determina que a educação para o trânsito seja promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus por meio de ações planejadas e coordenadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios promovendo a adoção de um currículo multidisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito. Ou seja, a Educação deve promover o desenvolvimento do aluno de forma sistemática, para que haja uma sensibilização dos temas fundamentais do trânsito, a exercer sua cidadania, consciente de seus direitos, deveres e responsabilidades.

O ato humano de educar existe, tanto no trabalho pedagógico quanto no ato político, por outro tipo de sociedade, para outro tipo de mundo e para outro tipo de conduta com relação ao trânsito.

A conduta das pessoas no trânsito é regida por um conjunto de leis que prevêm comportamentos e ações corretas, bem como infrações, multas penalidades e a responsabilização civil e criminal pelos atos cometidos no trânsito, principalmente quando se coloca em risco a segurança e a vida, das pessoas.

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que entrou em vigor em janeiro de 1998, é muito mais rigoroso que o anterior, pois a nova lei prima pelo rigor na aplicação de punições. Se a gravidade da infração ultrapassar os limites da velocidade, o autor do fato responderá por crime culposos. O que se percebe, infelizmente, que no trânsito as pessoas descarregam suas frustrações e problemas pessoais, colocando assim, em risco a vida das pessoas que também utilizam aquela via pública.

O homem, procurando encurtar distâncias tem negligenciado os limites impostos pelos padrões estabelecidos pela legislação de trânsito e, ainda, demonstrado ser deseducado no trânsito, através do desrespeito, provocações, demonstrações de superioridade, agressividade e violência. Isto decorre da "particularidade de o ser humano possuir vários tipos de comportamento, ou seja, maneira de agir adquirida na vida social, que o distingue das outras espécies animais" (MARTINS, 2007, p.18).

Entretanto, é necessário conhecer e obedecer às leis de trânsito, exercendo a cidadania e respeitando uns aos outros, o que se pode conseguir por meio da educação.

O estado define a formação do cidadão como um dos fins da educação, atribuindo as instituições de ensino, públicas e privadas, o dever de dotar os jovens de condições básicas para o exercício consciente da cidadania. Ou seja, deixa a cargo dessas instituições a tarefa de transmitir conhecimentos aos jovens e desenvolver neles hábitos e atitudes, de forma a viabilizar a meta da cidadania (FERREIRA, 1995, p.22).

“É preciso humanizar a realidade do trânsito, corrigindo os erros com campanhas educativas bem conduzidas e direcionadas pelos diversos meios de comunicação, valendo-se de estratégias diversificadas” (MARTINS, 2007, p.19). Porém, o que se percebe é que as iniciativas na área de educação para o trânsito ainda são limitadas, pontuais. As campanhas vinculadas à área são veiculadas timidamente, com pouco impacto atingindo uma pequena parcela da população.

Educar para o trânsito é preservar a vida, evitar acidentes, exercer a cidadania, no qual respeito, cortesia, cooperação, solidariedade e responsabilidade constituem os eixos determinantes da transformação do comportamento do homem no trânsito.

Sabe-se que esta não é uma tarefa simples e fácil. Uma vez que para transformar uma sociedade, é importante a participação e a conscientização de todos. É necessário que os pais, professores, empresários e as próprias autoridades percebam que atitudes corretas no trânsito podem salvar vidas. As mudanças passam pela perspectiva do querer, pela opção.

É necessário conscientizar o cidadão que a reeducação, a se iniciar nos bancos escolares, já nas primeiras séries, não pode se limitar à situação escolar. Ela precisa mobilizar as crianças, os familiares, a comunidade, o estado e a nação, tanto em relação à educação dos pedestres quanto à dos condutores, dos policiais e dos advogados e juízes, para que a atuação de cada um seja sempre de forma positiva (MARTINS, 2007, p.83).

A partir disso, o que pode ser desenvolvido são atividades educativas de trânsito através de situações reais, significativas e contextualizadas, que ativam a capacidade do aluno, dando ao professor a oportunidade de perceber o quanto ele já sabe e o quanto aprendeu sobre o tema.

A temática Educação para o Trânsito pode ser trabalhada de forma interdisciplinar envolvendo todas as áreas do conhecimento.

Falar sobre trânsito é, antes de tudo, falar sobre caminhos abertos à locomoção humana, caminhos que conduzem as pessoas, que traçam histórias dos lugares, que interligam espaços e que transportam riquezas. Isso sugere que falar sobre trânsito é falar sobre a vida e o progresso (MARTINS, 2007, p.93).

O trânsito porém, mostra-se cada vez mais complexo, apresentando novas e desafiantes problemáticas para aqueles que têm a tarefa de administrá-lo ou entendê-lo com o objetivo de

propor soluções. Tarefa esta que se torna um desafio. "Uma vez que, da mesma forma que a educação, o trânsito caminha da super-especialização para a busca da generalização" (MARTINS, 2006, p.54). Para entender o trânsito, é necessário compreender fenômenos de ordem social, psicológica, educacional, e até mesmo política e econômica.

A pluralidade de questões que o trânsito envolve, como crescimento populacional, migração da população para os centros urbanos, comportamento social e individual, cidadania, ética, comunicação, ensino-aprendizagem, educação de crianças, jovens e adultos, entre outros, requer uma abordagem de forma interdisciplinar, na qual cada disciplina contribui com o conhecimento já produzido e se alia às outras para a produção de novos conhecimentos. A partir desta abordagem, entre as diversas áreas do conhecimento, produzir-se-á propostas que atendam melhor aos anseios da população, que está cada vez mais preocupada com questões relacionadas ao trânsito, comprometendo a qualidade de vida.

Um dos meios de educar para o trânsito e para a vida, de forma a construir gerações de futuros condutores de veículos e pedestres mais concisos de sua cidadania e do valor do ser humano, é através da educação. No entanto, é necessário um trabalho coletivo, com a participação de toda a sociedade, em prol da construção de um trânsito mais seguro, humano e solidário. "A Educação deve criar condições para que o aluno construa seu conhecimento, crie, questione e exerça suas potencialidades e sua competência natural para a convivência colaborativa, levando em conta cultura, sentimentos e valores" (BRUNS, 2006, p. 06).

A inclusão da educação para o trânsito deve acontecer de forma contínua e interligada. Também deve sensibilizar cada um como parte de um processo, cujo sentimento de unidade contém as potencialidades para uma ação ética.

É no processo de transformação interior que residem as dificuldades e o sucesso do processo. O desenvolvimento que vem da tomada de consciência desses problemas gera a mudança de comportamento, em que a pessoa torna-se mais verdadeira em relação a si mesma, percebendo a vida de forma não fragmentada, mas sim compreensiva e cooperativa (BRUNS, 2006, p.07).

No artigo 74, do CTB: "A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito". Educar para o trânsito é, antes de qualquer coisa, a transformação de posturas adquiridas ao longo dos anos, mas para isso é preciso entender o trânsito por completo. Então é necessário disseminar as regras de trânsito nas escolas, uma vez que os alunos todos são pedestres e em sua maioria, irão conduzir automóveis no futuro. A situação atual do trânsito é um problema de educação, tanto do motorista quanto do pedestre. Trabalhar a educação do trânsito com as crianças torna-se mais

fácil a aceitação de ensinamentos e condutas, porque eles ainda não têm um conhecimento amplo sobre esse assunto.

2.1 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO CONTEXTO DA TRANSVERSALIDADE

A inserção dos temas transversais no sistema educacional brasileiro surgiu da necessidade de se trabalhar nas escolas conteúdos mais vinculados ao cotidiano real da maioria da população e que não estão dispostos nas matérias do currículo regular de ensino. Em 1998 foram criados, no Brasil, os temas transversais em educação, como caderno integrante dos PCN's (Parâmetros Curriculares Nacionais), elaborados pelo MEC (Ministério da Educação e do Desporto) com a finalidade de expressar conceitos e valores fundamentais à democracia e cidadania.

Dessa forma, percebe-se que o trânsito brasileiro está inserido, cotidianamente e coletivamente, na vida das pessoas, e o pior, de forma grave. Nesse sentido vê-se a importância de se trabalhar nas escolas a educação para o trânsito. A princípio, a questão do trânsito não é indicada como tema transversal nos documentos dos Parâmetros Curriculares Nacionais, ele é considerado como tema local, isto quer dizer que ele deve ser trabalhado apenas em regiões brasileiras onde o transitar, tanto de pedestres quanto de motoristas, constitui um problema urgente e grave, capaz de afetar a ordem social.

Dentre os diversos acontecimentos que causam inquietude à sociedade, os acidentes de trânsito com vítimas, envolvendo não só motoristas, mas também pedestres vêm se destacando. Trata-se de um problema preocupante cuja solução é complicada, por envolver muitos fatores de ordem social e jurídica (MARTINS, 2004, p. 17).

Sendo assim, o trânsito é um grande palco das relações sociais, que precisa, urgentemente, de atitudes que visem uma melhor convivência do indivíduo em sociedade. A educação, nesse sentido, pode contribuir possibilitando aos educandos, conhecimentos capazes de desenvolver sua capacidade de posicionar-se e intervir no meio social, de forma crítica e consciente, ressaltando que uma das funções da educação é contribuir para o crescimento social de uma nação.

2.2 A TRANSVERSALIDADE E AS MATÉRIAS CURRICULARES

Uma das formas encontradas nas escolas para trabalhar a questão do trânsito foi a implantação dos temas transversais, por ser o mesmo uma temática relacionada à sociedade. Conteúdos relacionados ao trânsito podem ser incluídos em todas as áreas curriculares do ensino.

Qualquer metodologia de qualquer área curricular e de qualquer tema transversal deve incluir em sua realização elementos necessários que permitam aos estudantes uma análise de sua realidade, aceitando ou rejeitando sua forma de atuação (BUSQUETS, 2001, p. 107).

Os temas devem ser discutidos, debatidos e analisados corretamente, de modo a promover uma aprendizagem significativa para melhoria da qualidade de vida do individual ao social. “Introduzir no ensino escolar, preocupações mais agudas inerentes à sociedade atual não significa deslocar as matérias curriculares e muito menos tratar os temas transversais como novos conteúdos, a acrescentar aos já existentes” (MORENO, 2001, p. 36).

Para que as questões sociais relevantes recebam nas escolas um tratamento mais profundo, seriam necessários que as instituições escolares considerassem os temas transversais, como eixos norteadores de todas as disciplinas nas atividades escolares.

Os temas transversais que constituem o centro das atuais preocupações sociais devem ser o eixo em torno do qual deve girar a temática das áreas curriculares que adquirem assim, tanto para o corpo docente como para os educando, o valor de instrumentos necessários para a obtenção da finalidade desejada (BUSQUETS, 2001, p. 37).

Isso não significa que as matérias curriculares devam subordinar-se rigorosamente aos temas transversais, mas tê-los como ponto de partida. A ligação entre teoria e prática, dará sentido à aquisição de conhecimentos necessários para uma nova consciência social. É difícil imaginar que hoje seja possível fazer os educandos compreenderem qualquer conhecimento científico, sem torná-lo por sua vez, autor de seus raciocínios e atitudes que os originaram. “A transversalidade servirá como valioso instrumento que permitirá desenvolver uma série de atividades que, por sua vez, levarão a novos conhecimentos capazes de propor e resolver problemas” (BUSQUETS, 2001, p. 53).

No entanto, para que a transversalidade seja trabalhada nas escolas, os indivíduos devem fazer uma reflexão sobre questões voltadas para as relações interpessoais, social e ética de

respeito às outras pessoas, à diversidade e ao meio ambiente, exigirá dos ambientes escolares uma nova visão do ato de ensinar.

As transformações da realidade escolar precisam passar necessariamente por uma mudança de perspectiva, em que os conteúdos escolares tradicionais deixem de ser encarados como “fim” na Educação. Eles devem ser “meio” para a construção da cidadania e de uma sociedade mais justa (MORENO, 2001, p. 15).

Seja qual for o ato de aprender sempre requer um esforço tanto de quem aprende quanto de quem ensina. A pessoa que aprende deve conhecer o que adquiriu e para que sirva, a fim de descobrir sua utilidade e ser capaz de reconstruí-lo em seu pensamento no momento em que dele precisar num fato real. “A transversalidade abre espaço para a inclusão de saberes extra-escolares, possibilitando a referência a sistemas de significados construídos na realidade dos alunos” (PCN, 1998, p. 40).

Nessa perspectiva, tomar conhecimento referente a fatos sociais de forma real e construtiva desencadeará no indivíduo processos mentais capazes de ampliar a sua compreensão através da capacidade intelectual. Assim, tanto as matérias curriculares quanto os temas transversais servirão de instrumentos necessários ao desenvolvimento da capacidade de pensar, compreender e de agir adequadamente as situações pertinentes do mundo e do cotidiano.

A construção de um mundo melhor, se dá quando todos os indivíduos nele presentes entenderem que a realidade social é formada por princípios e valores que permitam uma melhor qualidade de vida a todos. O trânsito na sociedade atual faz parte do dia-a-dia da maioria da população, estando presente na vida social dos indivíduos. Nesse sentido, a sociedade brasileira é convocada a contribuir com ações que visem a mudança dessa problemática.

Para tanto, é necessário, possibilitar argumentações consistentes favorecendo debates com maior profundidade nos diferentes aspectos que envolvem as pessoas e suas relações sociais, seu comportamento enquanto pedestre, motorista, passageiro, ciclista, motociclista.

“Para que o indivíduo possa considerar-se uma pessoa educada, socializada e que pratica comportamento humano no trânsito é necessário consenso e demonstrar entender que a liberdade de cada um termina onde começa a liberdade do outro” (MARTINS, 2004, p. 49).

Na perspectiva de formar pessoas mais conscientes no trânsito, a educação escolar foi considerada como um dos principais pontos estratégicos para “solucionar” mais essa problemática da sociedade contemporânea. É necessário que os cidadãos conheçam e obedeçam à lei de trânsito, exercendo a cidadania por meio da adoção de atitudes de respeito às diferenças entre as pessoas em circulação. Acredita-se que tais atitudes podem ser apreendidas por meio da

educação. “Obedecendo à legislação de trânsito, o homem demonstra está exercendo a sua cidadania, ter boa educação, paciência e prudência” (MARTINS, 2004, p. 18).

Contudo, para se trabalhar o tema “trânsito nas escolas”, requer das partes envolvidas, uma visão ampla e consistente da realidade brasileira para assim propiciar um trabalho educativo que possibilite e estimule os educandos a uma participação social e ativa.

2.3 A COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Os municípios fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), conforme o artigo 7º do CTB (2008) e, por isso, todos devem cumprir com suas obrigações (artigo 24, CTB, 2008), independente do tamanho ou características que guardam entre si, pois, a responsabilidade do município é objetiva “em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantem o exercício do direito do trânsito seguro” (CTB,2008, artigo 1º, parágrafo 3º).

Porém, a prática da convivência diária com os municípios aponta dois motivos preponderantes para justificar a demora na adoção de providências para adequação às regras de trânsito. De um lado, o aumento de encargos sem receita compatível e o desconhecimento das normas legais em toda sua extensão. E, de outro lado, os custos para manutenção da estrutura, pois as providências dos municípios não exigem criação de novas e onerosas estruturas, apenas devem cumprir as exigências, com o mínimo ou até sem nenhuma despesa adicional.

Não há necessidade de criação de secretaria específica para cuidar dos assuntos de trânsito, mas, basta uma divisão ou departamento de trânsito, criado por lei, dentro da estrutura de uma secretaria já existente.

A lei que dispõe sobre a estrutura de trânsito deve prever, também, o cargo de diretor/chefe, que será a autoridade de trânsito, ou seja, a pessoa responsável pelo trânsito municipal, dentro das atribuições previstas no Código. A escolha do titular pode recair sob servidor já integrado á administração, como forma de evitar nova despesa.

É indispensável à tarefa da autoridade de trânsito nos procedimentos de julgamento da consistência dos autos de infração de trânsito, defesas de autuação e recursos de trânsito, estabelecidos através (Resolução149 do CONTRAN, e Resolução 04/2004, do CETRAN-RS).

Qualquer que seja a alternativa, o órgão executivo de trânsito precisa estar aparelhado para desenvolver as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização e educação de trânsito, e controle e análise de estatística. Devendo contar com, pelo menos, uma JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infração de Trânsito), encarregada do julgamento dos recursos decorrentes das infrações de trânsito.

2.4 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E AS CAMPANHAS EDUCATIVAS

A educação é fator preponderante na mudança de comportamentos inadequados. Nesse sentido, o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2008) formulou um capítulo dedicado exclusivamente à educação para o trânsito. No capítulo VI do artigo 74 a 79, é ressaltada a educação para o trânsito como direito e dever de todos. Essa educação foi então proposta para fazer parte do ensino de uma forma transversal. As administrações municipais e estaduais passaram a implantar programas sócio-educativos de trânsito em vários segmentos da sociedade (escolas, televisão, rádio, jornal, outdoor) com o objetivo de promover uma educação para um trânsito mais seguro, com pessoas mais conscientes de suas responsabilidades no compartilhamento do espaço viário.

Alertar e, principalmente, orientar sobre comportamentos seguros e solidários que todos devem adotar ao circular pelas ruas, especialmente como pedestres, precisam fazer parte dos conteúdos abordados, cotidianamente, nos ambientes sociais e, principalmente, no ambiente escolar. A ação educativa que humaniza é capaz de motivar o indivíduo para o exercício da ética e da cidadania, através da auto-estima que, fortalecida, torna-se capaz de mudar comportamentos inadequados em relação ao sistema trânsito, no qual somos participantes.

Tornar o trânsito mais humano requer motivação na perspectiva educativa que refletirá na motivação da escola, da família e de todo o espaço do trânsito, estendendo-a transversalidade a muito além da alfabetização e do Ensino Fundamental e Médio, ou seja, na dimensão do ser humano de forma totalitária, atingindo-o no que ele tem de mais importante: cidadania, ética e respeito, que são elementos organizadores de uma instituição social (MARTINS, 2004, p. 106).

Em todo o território brasileiro, o cumprimento das leis existentes no Código de Trânsito vem acontecendo de forma gradativa, isto é, lenta, devido a vários fatores, entre eles, a não aceitação de algumas alterações necessárias do código anterior para o atual, o descaso de umas

autoridades e o não cumprimento do modo correto da lei. Mudanças demandam tempo para que ocorram, adequadamente, trazendo melhoria à sociedade, sendo as condições de trânsito, uma delas.

O Código de Trânsito nada resolve sozinho. É necessário haver um envolvimento de toda a sociedade para que ações educativas de trânsito aconteçam de fato. É preciso que as campanhas educativas ocorram de forma planejada e acompanhadas em sua execução. Os órgãos que a executam devem assegurar-se não somente da qualidade de seus conteúdos programáticos, mas também da eficiência de sua transmissão. Essa é uma das alternativas encontradas para a realização de um trabalho eficiente e voltada para a construção da cidadania. Elemento fundamental para a redução dos inúmeros acidentes de trânsito. “Para que se torne possível a convivência harmônica entre os indivíduos, é necessário haver organização e respeito aos direitos e deveres individuais e do grupo” (MARTINS, 2004, p. 47).

Ter acesso às informações sobre o CTB e às normas de trânsito nele contidas é primordial para garantir que o correto seja feito e obedecido, não como uma imposição, mas como hábito formado por uma educação contínua e de qualidade.

Estudos que comentam sobre o código, indicam que não há necessidade de se criar mais legislação. Bastando aplicar com seriedade a que já existe, sendo, para isso, indispensável uma campanha nacional de educação para o trânsito, começando nas escolas, mediante campanhas publicitárias e tantos outros meios (MARTINS, 2004, p. 83).

Assim, a constante divulgação de regras e normas de trânsito pelos meios de comunicação, começando pela educação da sociedade, constitui um investimento que em curto prazo, resolveria a problemática nas vias públicas que se tem na atualidade.

Implantar ações educativas nas escolas tornou-se, hoje, um grande desafio, tanto para os órgãos gestores de trânsito quanto para os órgãos escolares. A concretização de uma educação voltada para o tema em questão nas escolas poderá contribuir para uma prática social mais ética preparando o cidadão para o exercício da cidadania, para a valorização e a promoção da vida.

O trabalho deve acontecer de forma permanente nas instituições de ensino. Ninguém aprende valores como: ética e cidadania, em um dia ou em uma semana. Essa prática requer a elaboração de projetos sérios, objetivos, bem definidos, recursos educativos de qualidade, acompanhamento e avaliação permanente do corpo técnico capacitado.

Nesse contexto, encontra-se o papel fundamental do professor, pessoa responsável na mediação de conhecimentos sistematizados. É necessário que esses profissionais participem, constantemente, de cursos de formação, realizem pesquisas para exercer melhor essa função. “É

indispensável um maior envolvimento dos órgãos responsáveis, para qualificar os profissionais, que devem atender à demanda e às expectativas que envolvem os órgãos responsáveis pelo trânsito” (MARTINS, 2004, p. 110).

Nas atividades educativas de trânsito, faz-se necessário que as escolas preparem o cidadão não só para conhecer sinais e regras, mas também na medida do possível, as formas de aplicação da lei, quando o nível de instrução permitir aquisição de tais conhecimentos.

Mudanças de comportamentos sejam em qualquer situação, demandam tempo, boa vontade e compromisso de todos os envolvidos no processo. A educação, que seria a solução dos problemas, infelizmente, é semente que precisa ser plantada e demora dar frutos. Assim, educar para o trânsito requer do professor a capacidade para articular de tal forma que os alunos compreendam a relevância do tema em suas vidas.

Da importância de um comportamento adequado, surge a necessidade de uma educação para o trânsito, no sentido de as pessoas em qualquer posição que assumam na circulação, terem atitudes compatíveis com as necessidades de segurança de todos. A educação deve ser vista como um processo contínuo, para que tenha efetividade real (VASCONCELLOS, 1998, p. 87).

No entanto, a tarefa de se educar sobre o tráfego de pessoas ou veículos consiste em lutas permanentes, nas quais surge a necessidade de parceria entre escola e comunidade para a elaboração de propostas capazes de conscientizar as pessoas sobre a importância de suas atitudes na construção de um trânsito mais seguro aos cidadãos.

2.5 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO 2

O homem tem negligenciado limites impostos pelos padrões estabelecidos pela legislação de trânsito, demonstrando ser deseducado ao fazer uso das vias públicas, através do desrespeito, provocações, demonstrações de superioridade, agressividade e violência. Pelo fato da maioria das pessoas descarregarem suas angústias e problemas quando estão dirigindo um veículo, percebeu-se que é necessário que essas e a comunidade em geral tomem conhecimento e obedeçam às leis, a fim de exercer a cidadania e a respeitar o próximo. Isso será possível por meio da educação como o artigo 76 do CTB estabelece: o trânsito deve ser trabalhado já na pré-escola até o 3º grau, por meio de ações planejadas e coordenadas pelos órgãos responsáveis.

Entretanto as instituições escolares muitas vezes relegam o tema trânsito a um segundo plano, ou nem mesmo incluem em suas atividades, o qual está inserido, cotidianamente, na vida das pessoas, e, pior, de forma grave, o que torna ser de fundamental importância trabalhado nas escolas, assim abordado nas teorias pesquisadas. Diante disso, uma das formas a ser encontrada nos educandários para trabalhar a questão do trânsito, é a implantação dos temas transversais, por constituir-se um problema urgente e grave, capaz de afetar a ordem social. Os PCNs não registram o tema já mencionado como um tema transversal, porém é um assunto relacionado à sociedade, e, portanto deve ser discutido nas escolas das regiões onde isso é visto como algo que prejudica o bem estar de todos.

A transversalidade possibilita os educandos uma reflexão sobre questões voltadas para as relações interpessoais, social e ética de respeito às outras pessoas, à diversidade e ao meio ambiente, formando princípios e valores que permitam uma melhor qualidade de vida a todos. Mantendo assim, a transversalidade como ponto de partida que servirá como valioso instrumento, a fim de desenvolver uma série de atividades que levarão a novos conhecimentos capazes de propor e resolver problemas.

Os municípios fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e todos devem cumprir com suas obrigações, independente do tamanho ou características que guardam entre si, pois, são responsáveis em garantir o exercício do direito do trânsito seguro. Mas, em muitos municípios isso não acontece, pelo motivo que, de um lado, o aumento de encargos sem receita compatível e o desconhecimento das normas legais em toda sua extensão. E de outro lado, os municípios não exigem criação de novas estruturas, apenas devem cumprir as exigências, sem quase uma despesa adicional. Por exemplo: a criação de uma secretaria específica para cuidar dos assuntos do trânsito.

O cumprimento das leis existentes no Código de Trânsito vem acontecendo de forma gradativa, isto é, lenta, o que favorece o descaso de algumas autoridades e o não cumprimento de modo correto da lei. Para a redução de acidentes com veículos é preciso implantar ações educativas nas escolas de forma planejada, onde de fato, toda a sociedade esteja envolvida e os conteúdos programáticos devem assegurar não somente a qualidade, mas também a eficiência da transmissão.

Entretanto, espera-se que os trabalhos referentes ao trânsito devam acontecer de forma permanente nas escolas, pois ninguém aprende valores como: ética e cidadania de um dia para o outro. Mudanças de comportamento demandam tempo, boa vontade e compromisso com os envolvidos no processo, uma vez que a educação é considerada um fator determinante na

construção de uma sociedade crítica, humana e democrática devido ao seu poder social que exerce. Nesse sentido, é necessário também que os profissionais envolvidos nesta questão, participem constantemente, de cursos de formação e realizem pesquisas para exercer melhor essa função.

Perante aos assuntos abordados até então, resolveu-se investigar como as escolas do município de Panambi (RS) estão trabalhando a temática “educação para o trânsito” no ambiente escolar, bem como, analisou-se os dados obtidos na perspectiva de alertar os órgãos competentes sobre a avaliação dessa política pública.

3 CONSTRUINDO A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: ANÁLISE E DISCUSSÕES DOS RESULTADOS

Este capítulo apresentará os procedimentos metodológicos utilizados, bem como a análise dos resultados obtidos com a pesquisa documental e a pesquisa de campo que utilizou o levantamento de dados de registros de acidentes de trânsito de janeiro de 2008 a dezembro de 2011 atendidos pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Ijuí (RS) que tem circunscrição da BR 158 e BR 285. Enquanto que, os registros de acidentes de trânsito levantados pela Brigada Militar (BM) e Departamento Municipal de Trânsito (DMT) do município de Panambi (RS), são de janeiro de 2008 até setembro de 2011.

Descreveu-se o tipo de pesquisa, estratégia da pesquisa e os instrumentos de coleta de dados, logo após apresentou-se os registros de acidentes de trânsito ocorridos no município de Panambi (RS) divididos por anos e também analisou-se os resultados obtidos a partir da aplicação dos questionários.

3.1 TIPO DE PESQUISA

Este estudo constitui-se de uma pesquisa qualitativa, em que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números.

Um fenômeno pode ser melhor compreendido no contexto em que ocorre e do qual é parte, devendo ser analisado numa perspectiva integrada. Para tanto, o pesquisador vai a campo buscando “captar” o fenômeno em estudo a partir da perspectiva das pessoas nele envolvidos, considerando todos os pontos de vista relevantes. Vários tipos de dados são coletados e analisados para que se entenda a dinâmica do fenômeno. (GODOY, 1995, p.21)

Buscou-se através da pesquisa qualitativa para coleta dos dados, fazer uso da pesquisa documental e pesquisa de campo. Desse modo, será possível analisar e discutir como os cidadãos estão se comportando nas vias públicas de Panambi (RS).

3.2 ESTRATÉGIA DA PESQUISA

Este trabalho caracteriza-se por ser um estudo de caso, que de acordo com Yin (2001, p.32), “é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especificando quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos”.

Para tanto, fez-se uso de pesquisas exploratórias. As pesquisas exploratórias são investigações mais amplas, que abordam temas pouco explorados e têm com principal finalidade desenvolver e esclarecer conceitos e idéias visando a formulação de problema mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores.

3.3 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

Para a coleta de dados foram utilizados os seguintes instrumentos:

- a) **Pesquisa bibliográfica:** foi desenvolvida a partir de material de diversos autores sobre o assunto, constituído principalmente de livros e artigos científicos, tanto de revistas como consultas em sites na internet.
- b) **Pesquisa documental:** constitui-se no levantamento de dados junto a Prefeitura através boletins de ocorrências de trânsito, autos de infrações, leis, relatórios de atividades, entre outros. Também se fez um levantamento de dados na Polícia Rodoviária de Ijuí (RS) através do banco de dados, pois o município de Panambi (RS) está localizado no cruzamento da BR 158 e da BR 285.
- c) **Pesquisa de campo:** Aplicação de questionários aos coordenadores pedagógicos das 09 escolas selecionadas da rede municipal, estadual e particular, com objetivo de verificar como está sendo trabalhada a política pública “Educação para o Trânsito” e sua importância no contexto escolar. Escolheu-se a figura de coordenador pedagógico aqui proposto, pelo motivo que os mesmos estão mais inteirados quanto às atividades e/ou conteúdos trabalhados pelos professores.

Quanto à análise dos dados a primeira questão referiu-se a qual rede a escola pertence para fazer a análise da mesma. Na segunda, perguntou-se o que é trânsito para os coordenadores pedagógicos na perspectiva de saber o entendimento dos mesmos.

Já na terceira questão, indagou-se se a escola tem alguma política pública voltada em trabalhar a temática “Educação para o Trânsito” e a importância da mesma. Com o objetivo de avaliar se a escola realiza alguma atividade relacionada ao tema e a sua relevância. Na quarta, questionou-se como os professores trabalham com o tema e se o mesmo é contínuo (sistemático) ou não é realizado. Com a possibilidade de verificar a maneira de inclusão do tema no projeto da escola.

No entanto, a quinta questão buscou investigar se a escola possui algum planejamento ou ações integradas com órgãos públicos, com o objetivo de saber se há algum planejamento referente ao tema. Na sexta, perguntou-se quais são e se há estratégias didáticas na instituição de ensino para efetivação da “Educação para o Trânsito”. Podendo dessa forma, avaliar a valorização e a conscientização do tema.

Na última, indagou-se sobre quais medidas poderiam ser adotadas para redução dos índices de trânsito, com objetivo de verificar o que pode ser aprimorado a fim de conscientizar a população para a importância do tema como forma de melhorar a qualidade de vida.

3.4 ACIDENTES DE TRÂNSITO DE JANEIRO DE 2008 A SETEMBRO DE 2011 REGISTRADOS PELA BM E DMT

O Quadro 2 a seguir apresenta os dados de acidentes de trânsito obtidos no ano de 2008 atendidos pela Brigada Militar e Departamento Municipal de Trânsito.

ANO		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2008	Ocorrências	30	35	42	38	51	38	40	43	40	59	53	55	524
	Morte													
	Acid. c/danos Corporais	8	14	16	16	15	10	14	11	11	17	18	11	161
	Acid. c/danos Materiais	20	20	25	22	35	28	25	32	28	42	35	41	353
	Veículos Envolvidos	51	63	75	72	89	68	54	80	74	108	98	102	934
	Vítimas	11	23	20	17	21	15	16	14	17	17	21	19	211
	Autuações	103	140	127	100	129	214	118	38	36	90	131	164	1390
	Atropelamento	2	1	1		1		1		1			3	10

Quadro 2 - Registros de acidentes de trânsito de 2008 pela BM e DMT

Fonte: DMT (2011).

Pode-se verificar através do Quadro 2 que registrou-se no ano de 2008, 524 ocorrências, 161 acidentes com danos corporais, 353 acidentes com danos materiais, 934 veículos envolvidos, 211 vítimas, 1390 autuações e 10 atropelamentos que representa um resultado bastante expressivo. Sendo que, nos BOATs não constam causas de acidentes de trânsito, só são coletados pela autoridade de trânsito com o objetivo de documentar o acontecimento para fins judiciais e estatísticos. As mortes são coletadas apenas em relação aos óbitos no local do acidente ou a caminho do hospital, sem contabilizar, dessa forma, aqueles que morrem após o atendimento ou dias depois.

O Quadro 3 apresenta os resultados coletados em 2009 registrados pela BM e DMT.

ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
2009	Ocorrências	37	36	38	37	51	39	37	34	51	44	30	59	493
	Morte			1	2		3	1						7
	Acid. c/danos Corporais	12	10	9	11	17	8	3	6	11	8	7	16	118
	Acid. c/danos Materiais	23	23	47	23	19	28	33	28	39	36	23	42	364
	Veículos Envolvidos	62	46	70	57	87	77	69	70	95	87	42	119	881
	Vítimas	12	15	16	17	29	12	5	8	14	9	5	22	164
	Autuações	135	84	185	183	225	118	176	186	95	119	77	89	1672
	Atropelamento		2	1	1		1			1			1	7

Quadro 3 - Registros de acidentes de trânsito de 2009 pela BM e DMT

Fonte: DMT (2011).

Pode-se observar que, em 2009 foram registrados 493 ocorrências, 07 mortes, 118 acidentes com danos corporais, 1672 autuações e 07 atropelamentos. Em relação ao ano de 2008, o ano de 2009 apresentou maior violência no trânsito.

Já o Quadro 4 apresenta os dados de 2010 atendidos pela BM e DMT.

ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
2010	Ocorrências	43	41	48	58	40	55	41	40	49	52	54	59	580
	Morte		2								2			4
	Acid. c/danos Corporais	9	14	15	13	8	12	15	11	16	10	15	9	147
	Acid. c/danos Materiais	34	25	33	45	32	43	25	29	33	42	39	50	430
	Veículos Envolvidos	80	72	89	105	53	107	70	62	90	91	102	112	1033
	Vítimas	9	21	17	16	8	12	16	14	20	17	18	10	178
	Autuações	71	118	241	175	165	259	441	241	205	201	278	328	2723
	Atropelamento							1			1			2
	Abalroamento	6	5	10	6	7	13	10	9	8	6	21	10	111
	Choque	2	6	8	12	5	7	3	9	5	8	9	18	90
	Capotagem							1	1					2
	Colisão	1		7	7	6	3	1		7	7	2	4	45

Quadro 4 - Registros de acidentes de trânsito de 2010 pela BM e DMT

Fonte: DMT (2011).

Os dados coletados no ano de 2010 foram 580 ocorrências, 04 mortes, 147 acidentes com lesão corporal, 2723 autuações. Também foram registrados, a partir de 2010, os tipos de acidentes de trânsito de acordo com a natureza, os quais somente estão tabelados no banco de dados do Departamento Municipal de Trânsito. “Colisão, abalroamento, tombamento, capotagem, atropelamento, choque com objeto fixo, são os tipos de acidentes adotados pelo DENATRAN para descrever os acidentes e classificá-los” (ABNT, 1989, p. 02).

No Quadro 5 os dados de 2011 atendidos pela BM e DMT.

ANO		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2011	Ocorrências	38	45	58	59	52	66	46	73	55				492
	Morte			1										1
	Acid. c/danos Corporais	13	16	15	12	12	16	10	19	15				128
	Acid. c/danos Materiais	25	27	42	46	38	49	36	54	35				352
	Veículos Envolvidos	65	81	107	107	98	119	85	135	101				898
	Vítimas	18	20	16	13	17	18	17	21	20				160
	Autuações	231	196	182	160	189	174	121	174	229				1656
	Atropelamento		2		1	2	1			5				11
	Abalroamento	7	8	12	14	15	20	10	19	9				114
	Choque	6	7	11	7	9	7	12	14	12				85
	Capotagem			1										1
	Colisão		4	2	4	7	5	4	3	2				31

Quadro 5 - Registros de acidentes de trânsito até setembro 2011 pela BM e DMT

Fonte: DMT (2011).

Percebeu-se que houve uma redução no número de acidentes e mortes em relação ao ano anterior, já os atropelamentos aumentaram. Contabilizou-se 492 ocorrências, 01 morte, 128 acidentes com lesões corporais, 1656 autuações e 11 atropelamentos.

O Quadro 6 registra o total de acidentes atendidos pela BM e DMT.

TOTAL POR ANO	2008	2009	2010	2011 Até Set.	TOTAL
Ocorrências	524	493	580	492	2089
Morte		7	4	1	12
Acid. c/danos Corporais	161	118	147	128	554
Acid. c/danos Materiais	353	364	430	352	1499
Veículos Envolvidos	934	881	1033	898	3746
Vítimas	211	164	178	160	713
Autuações	1390	1672	2723	1656	7441
Atropelamento	10	7	2	11	30

Quadro 6 - Total de acidentes de trânsito até set. de 2011 atendidos pela BM e DMT

Fonte: DMT (2011).

Verificou-se no Quadro 6, o total de registros de acidentes de trânsito do ano 2008 até setembro de 2011 atendidos pela BM e DMT. Foram 2089 ocorrências, 12 atropelamentos, 554 acidentes com danos corporais, 1499 acidentes com danos materiais, 7441 autuações, 30 atropelamentos e 12 mortes.

O Quadro 7 apresenta os registros de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2008 das BRs 158 e 285.

ANO		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2008	Ocorrências	11	8	7	6	2	4	4	6	7	4	9	7	75
	Morte		1											1
	Qtd Ferido Leve	5	5	3	2			5	1	1	4	4	13	43
	Qtd Ferido Grave	2	5	1				2	2	3	4	1	1	21
	Veículos Envolvidos	18	9	13	6	2	5	6	8	10	4	15	12	108
	Vítimas	7	11	4	2			7	3	4	8	5	14	65
	Autuações		1	4	4	10		2	10	7		11	1	50
	Atropelamento													

Quadro 7 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2008 das BRs 158 e 285

Fonte: PRF (2011).

Os registros de acidentes de trânsito atendidos pela Polícia Rodoviária Federal das BRs 158 e 285 são diferentes em relação aos atendidos pela BM e DMT, sendo que os mesmos não possuem um padrão nacional, ou seja, os formulários (boletins) não contêm todos os campos de preenchimento iguais. Verificou-se que ocorreram 75 ocorrências, 01 morte, 43 feridos leves, 21 feridos graves e 50 autuações. Os dados coletados pelo banco de dados da PRF apresentam causas e tipos de acidentes por incidência. As causas de 2008 foram: falta de atenção, desobediência a sinalização, ultrapassagem indevida, velocidade incompatível, animais na pista, desrespeito a distância entre veículos, sonolência, defeito na via e defeito mecânico. Já os tipos de acidente foram: saída de pista, colisão lateral, colisão traseira e transversal, colisão por objeto fixo, atropelamento de animal, capotamento, tombamento, entre outras.

A seguir o Quadro 8, mostra os registros de acidentes de trânsito atendidos em 2009 das BRs das 158 e 285.

ANO		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2009	Ocorrências	6	4	4	2	9	3	3	4	9	4	3	9	60
	Morte					1		1			1		1	4
	Qtd Ferido Leve	2	2	1		3	1			7	2	1	9	28
	Qtd Ferido Grave		1	1				1					1	4
	Veículos Envolvidos	9	8	5	4	18	6	4	5	12	4	3	12	90
	Vítimas	2	3	2		4	1	2		7	3	1	11	36
	Autuações	7	3	5		11	9	14	38	33	10	14	40	184
	Atropelamento										1			1

Quadro 8 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2009 das BRs 158 e 285
Fonte: PRF (2011).

A PRF prestou vários atendimentos em 2009, entre elas 04 mortes, 60 ocorrências, 184 autuações. As causas dos acidentes foram por ordem de incidência: velocidade incompatível, falta de atenção, não guardar distância de segurança, desobediência a sinalização, entre outras; como ingestão de álcool. Os tipos de acidentes seguem a mesma incidência do ano de 2008, pois obtendo em 2009, 01 atropelamento de pessoa.

O Quadro 9 revela os registros de acidentes de trânsito atendidos pela Polícia Rodoviária Federal em 2010.

ANO		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2010	Ocorrências	10	9	10	10	8	7	11	7	12	7	4	6	101
	Morte				1			5					2	8
	Qtd Ferido Leve	7		9	1	2	4	6	2	6	5	2	2	46
	Qtd Ferido Grave	3			3		1	4	2	2	1		3	19
	Veículos Envolvidos	15	15	18	16	12	10	16	10	15	9	5	12	153
	Vítimas	10		9	5	2	5	15	4	8	6	2	7	73
	Autuações	23	11	8	18	24	43	53	49	38	32	30	20	349
	Atropelamento							1				1		2

Quadro 9 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2010 das BRs 158 e 285
Fonte: PRF (2011).

Percebeu-se através do Quadro 9 que no ano de 2010 ocorreram 101 ocorrências, 08 mortes e 349 autuações. Sendo as mesmas causas e os tipos de acidentes por ordem de incidência como vistos no ano de 2008. Observou-se também, que foram atropeladas 02 pessoas, tendo como causa a falta de atenção.

O Quadro 10 a seguir, corresponde aos registros de acidentes pela PRF em 2011.

ANO		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2011	Ocorrências	8	9	6	10	8	9	15	9	8	8	6	9	105
	Morte	1				1	3				1		3	9
	Qtd Ferido Leve	8	9	6	8	3	6	9	1	3	7	5	6	71
	Qtd Ferido Grave	1		1		1	2				2	2		9
	Veículos Envolvidos	11	11	8	12	13	16	21	12	13	11	9	15	152
	Vítimas	6	9	7	8	5	11	9	1	2	10	7	9	84
	Autuações	38	31	38	72	93	76	91	100	90	78	85	79	871
	Atropelamento													

Quadro 10 - Registros de acidentes de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal em 2011 das BRs 158 e 285
Fonte: PRF (2011).

Os resultados do Quadro 10 revelam 105 ocorrências, 09 mortes, 871 autuações e não houve atropelamentos. Observou-se que há uma maior fiscalização quanto ao número de autuações em relação aos anos anteriores, em contra partida ocorreram mais mortes.

O Quadro 11 demonstra o total geral de registros de acidentes por ano e por BR pela PRF.

TOTAL POR ANO	2008		2009		2010		2011		TOTAIS		SOMA GERAL
BR	158	285	158	285	158	285	158	285	158	285	BR 158 e 285
Ocorrências	34	41	30	30	53	48	54	51	171	170	341
Morte		1	2	2	1	7	5	4	8	14	22
Qtd Ferido Leve	19	24	15	13	33	13	34	37	101	87	188
Qtd Ferido Grave	8	13	2	2	8	11	2	7	20	33	53
Veículos Envolvidos	44	64	42	48	78	75	75	77	239	264	503
Vítimas	27	38	19	17	42	31	39	45	127	131	258
Autuações	31	19	90	94	231	118	435	436	787	667	1454

Quadro 11 - Total de acidentes de trânsito atendidos pela Polícia Rodoviária Federal BR 158 / 285
Fonte: PRF (2011).

O total geral de registros de acidentes por ano e por BR revelou 341 ocorrências, 22 mortes, 188 feridos leves, 53 feridos graves, 503 veículos envolvidos, 258 vítimas, 1454

autuações e 03 atropelamentos. Percebeu-se que os resultados obtidos são realmente altos, os quais são registrados no local dos acidentes para fins estatísticos e judiciais.

Somando os registros de acidentes atendidos pela BM, pelo DMT e PRF, tem-se 2430 ocorrências, 34 mortes, 4249 veículos envolvidos, 971 vítimas, 8895 autuações e 33 atropelamentos.

A seguir o Quadro 12 apresenta o número de veículos de Panambi (RS) de 2008 até outubro de 2011.

Anos	Frota em circulação	Índice de Motorização Veíc. a cada 100 hab.	Saldo de Veíc. em circulação
2008	17.215	47,3	1.309
2009	18.391	49,6	1.776
2010	19.960	53,2	1.569
2011 até out.	21.318	56,0	1.358

Quadro 12 - Número de veículos do município de Panambi (RS)

Fonte: Assessoria Técnica de Presidência DETRAN/RS (2011, p.01).

Verificou-se que o número de veículos aumenta a cada ano que passa. A frota em circulação por tipo até outubro de 2011 foi de: 13290 automóveis, 3790 motocicletas, motonetas e ciclomotores, 2262 camionetas e caminhonetes, 1122 caminhões e caminhões-tratores, 622 reboque e semi-reboques, 154 ônibus e microônibus, 09 tratores em geral e 69 outros. Totalizando 21318 veículos em circulação.

3.5 ANÁLISE DOS RESULTADOS OBTIDOS DOS QUESTIONÁRIOS

O município de Panambi (RS) abrange 33 escolas das quais 19 são da rede municipal, onde 10 são de ensino fundamental e 09 são de educação infantil. Já a rede estadual é composta de 07 escolas, onde 03 são de ensino médio, 03 são de ensino fundamental e uma de ensino básico (educação infantil até o ensino médio). Na rede particular também são 07 escolas, na qual tem uma escola desde a educação infantil até o médio, uma de educação especial e 05 de educação infantil.

Das 33 escolas que existem em Panambi, apenas 9 participaram no que se refere à temática Educação para o Trânsito na cidade de Panambi (RS). Foi aplicado um questionário em

cada escola aos coordenadores pedagógicos, os quais responderam o mesmo sem a presença e interferência da pesquisadora, sendo que foi entregue e coletado no mês de dezembro de 2011.

Na rede municipal foram coletados dados em 04 escolas, dentre das quais 02 são de ensino fundamental e 02 de educação infantil. Na rede estadual foram 03 escolas, uma escola de ensino médio, uma de ensino fundamental e uma de ensino básico. E por fim, na rede particular foram 02 escolas, uma de educação infantil até o ensino médio e uma de educação infantil.

O critério de seleção destas escolas restringiu-se pelo fácil acesso da pesquisadora, aos educandários, por localizarem-se na zona urbana do município, número de alunos e também pelo alto fluxo de pedestres e veículos que trafegam na localização destas instituições de ensino. A seguir serão apresentados os resultados obtidos na aplicação dos questionários.

3.5.1 Escolas e redes

O Gráfico 1 apresenta o total de alunos do município de Panambi (RS), bem como o total de escolas.

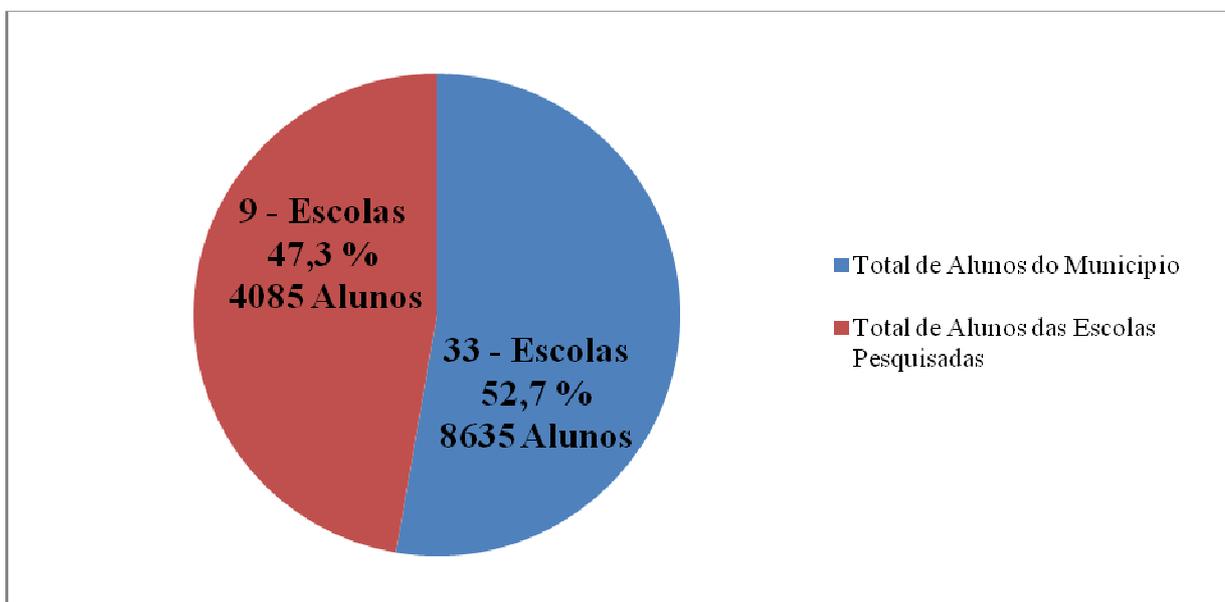


Gráfico 1- Total de alunos e escolas

Em relação ao Gráfico 1, o município de Panambi (RS) tem no total 33 escolas com 8635 alunos. Foram pesquisadas 09 escolas o que representa 47,3% dos alunos, com um total de 4085

representando quase cinquenta por cento dos alunos. As escolas pesquisadas foram escolhidas, de acordo com os critérios de seleção descritos no início deste capítulo.

A seguir, o Gráfico 2 apresenta o total de alunos por rede.

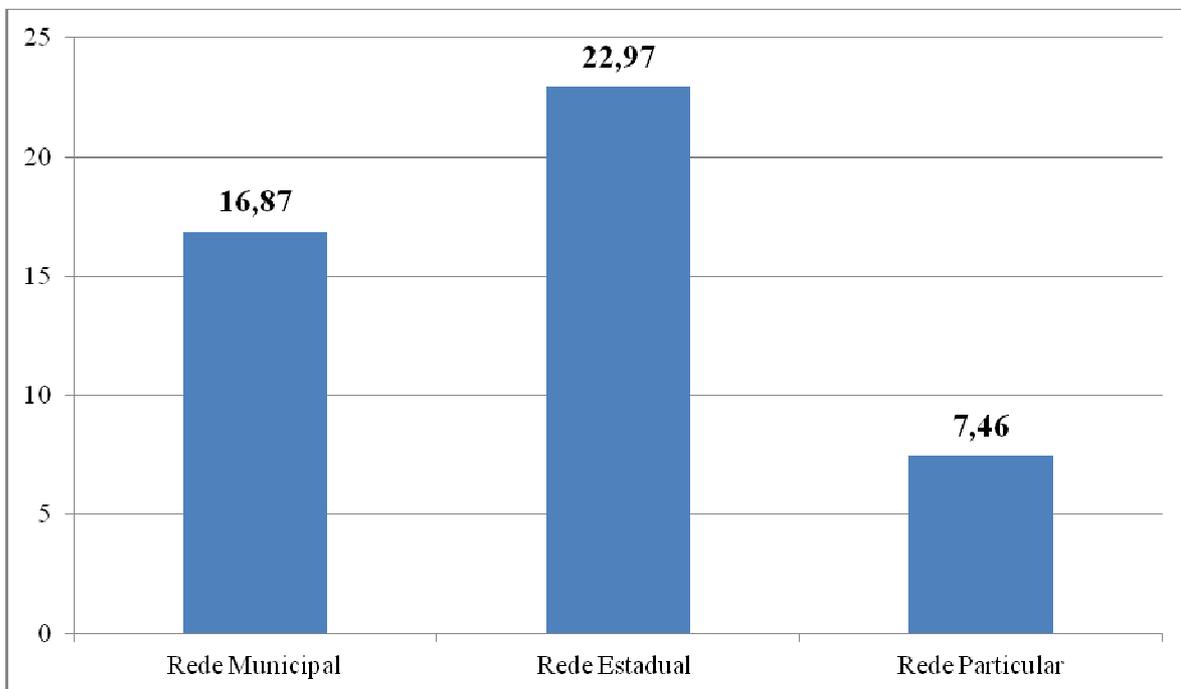


Gráfico 2 – Total de alunos por rede

Observou-se no Gráfico 2 que, das 09 escolas pesquisadas 16,87% dos alunos pertencem a rede municipal representando 02 escolas de ensino fundamental e 02 de educação infantil. Na rede estadual são 22,97% alunos com uma escola de ensino médio, uma de ensino fundamental e uma de ensino básico. Já a rede particular tem 7,46% dos alunos, sendo uma de educação infantil até o ensino médio e uma de educação infantil.

3.5.2 Visão do trânsito para os coordenadores pedagógicos

Neste questionamento todos os participantes revelaram ter um conhecimento significativo a respeito do trânsito, no qual os mesmos afirmaram “trânsito é o espaço onde acontece o movimento de pessoas, de veículos e de animais. E, que pode ser tanto em ruas quanto em estradas. O trânsito é um espaço coletivo, um local onde as pessoas podem conviver e se comunicar”. O artigo 1º do CTB § 1º: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas,

veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”

Portanto, o tema em questão é um ponto importante de junção dos diversos grupos, segmentos e indivíduos de uma sociedade. É um sistema extraordinariamente complexo, do qual todos dependem diariamente: para deslocamentos como condutores, passageiros ou pedestres; para despacho das mercadorias que são produzidas; para recebimento das mercadorias e produtos que são consumidos. Outra afirmação dos sujeitos “é o movimento de pessoas, animais, e veículos, seja estrada ou ruas, onde todos têm direitos e deveres, devem respeitar para poder ser respeitado, ora somos pedestres, ora condutores”.

Para uma análise consistente deste assunto, é preciso lembrar que tudo o que se produz e se consome, depende direta ou indiretamente do trânsito, que todos são pedestres em algum momento – mesmo que apenas entre a casa e o carro, ou entre o carro e o escritório. Por isso mesmo tem-se, sim, DIREITOS. O difícil é se manter em mente também, no mesmo nível de importância, os DEVERES para com o trânsito.

3.5.3 Importância da temática “educação para o trânsito” e a política pública

Quanto à questão de ter alguma política pública voltada em trabalhar a temática “Educação para o Trânsito”, 03 escolas da rede municipal (02 de educação infantil e uma de ensino fundamental) afirmaram que trabalham com as crianças no comportamento no trânsito, nos cuidados que devem tomar, assim como seus direitos e deveres. Na rede estadual só uma escola existe a política pública que é do ensino médio e na rede particular não existe. A Constituição Federal, no seu artigo 23, estabelece um modelo baseado fortemente em competências comuns. Em seus doze incisos, tal dispositivo constitucional diz que “é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (...)” as seguintes áreas de política pública: conservação do patrimônio público; saúde e assistência social; acesso à cultura e educação; proteção ao meio-ambiente; fomento à produção agropecuária e ao abastecimento alimentar; moradia e saneamento básico; combate às causas da pobreza; e **política de educação para a segurança no trânsito.**

Quanto à relevância do assunto, todos participantes da pesquisa, afirmaram ser importante, pois é uma forma de conscientizar os alunos dos perigos que existe no trânsito,

quando não são tomados necessários. Afirmou um dos sujeitos da pesquisa “é muito importante que todos conheçam, inclusive as crianças quais são as formas corretas de se comportar no trânsito, respeitando as outras pessoas que também convivem no mesmo espaço. Portanto existem regras e leis que devem ser cumpridas, para que haja organização e para que tudo funcione direito”. Outro sujeito afirma “profissionais capacitados na área de trânsito, desenvolver a conscientização dos deslocamentos seguros nas vias públicas de maneira criativa que a atenção da criança”.

É indubitável que a conscientização das pessoas é de enorme importância; mas não basta, é preciso que além de conscientes sejam críticas e que atuem na sociedade como cidadãos que tenham clareza de seus direitos, como também, de seus deveres. Por isso, entendeu-se que a educação deva primar pela formação e construção de valores morais e éticos, no intuito de promover e valorizar a vida.

No entanto, já outros participantes afirmaram que é importante trabalhar essa temática para que as crianças aprendam a parte mais normativa do trânsito, como sinais de trânsito, como usar a faixa de segurança. “Este assunto é importante trabalhar com as crianças desde pequenos, pois eles poderão auxiliar e cobrar de seus pais mais responsabilidade e cuidado no trânsito”.

O artigo 76 do CTB determina que a educação para o trânsito seja promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus por meio de ações planejadas e coordenadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios promovendo a adoção de um currículo multidisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito. Ou seja, a Educação deve promover o desenvolvimento do aluno de forma sistemática, para que haja uma sensibilização dos temas fundamentais do trânsito, a fim de exercer sua cidadania, consciente de seus direitos, deveres e responsabilidades.

Dessa forma, percebeu-se que o trânsito brasileiro está inserido, cotidianamente e coletivamente na vida das pessoas de maneira perigosa se não houver atenção. Para isso é necessário (urgente) criar uma cultura que só se dará através da educação para o trânsito nas escolas de forma contínua. A princípio, a questão do trânsito não é indicada como tema transversal nos documentos dos Parâmetros Curriculares Nacionais, ele é considerado como tema local, isto quer dizer que ele deve ser trabalhado apenas em regiões brasileiras onde o transitar, tanto de pedestres quanto de motoristas, constitui um problema urgente e grave, capaz de afetar a ordem social.

3.5.4 O trabalho com a educação para o trânsito na escola

Neste aspecto o que foi possível identificar é que apenas três escolas possuem um trabalho contínuo (sistemático) na efetivação da Educação para o Trânsito. Sendo 02 escolas da rede municipal (uma de ensino fundamental e uma de educação infantil) e uma escola da rede estadual (ensino médio).

Um dos coordenadores pedagógicos destas escolas afirma que a “Educação para o Trânsito é um tema transversal, por este motivo está presente em ações e nos planejamentos dos professores”. Já outro relata que “é realizado dentro dos projetos de trabalho dos professores, por se constituir em uma preocupação constante devido aos altos índices de acidentes de trânsito a nível nacional, estadual e municipal”.

Nas demais escolas onde o trabalho não é contínuo (sistemático), os coordenadores pedagógicos afirmaram que trabalham a temática Educação para o Trânsito com palestras, vídeos, trânsito simulado na sala, campanha de conscientização e saem para passeios ao redor da escola para chamar atenção em momentos de atravessar a rua, cores do semáforo e sua função.

Outros afirmaram que “cada professor pode ou não trabalhar essa temática” e, também, “conforme a necessidade de cada turma vir de encontro com o Projeto Educacional em estudo”. Neste sentido observou-se que não existe um trabalho contínuo (sistemático) nas escolas, o que é inaceitável, pois estamos todos os dias envolvidos com o trânsito nas diferentes formas, ora como condutor, ora como pedestre, ora como passageiro entre outras. Analisou-se também, que alguns entrevistados mencionaram desconhecimento se a temática foi discutida ou não na escola, como se pode comprovar nesse trecho: “não sei dizer se este tema foi trabalhado, pois comecei a trabalhar em junho de 2011 e no planejamento escolar anual o tema não foi desenvolvido”.

Contudo, foi constatado que existem escolas que vão um pouco mais além e realizam atividades com as crianças através de parcerias com outras instituições. Um dos coordenadores pedagógicos destacou que “a escola trabalha em parceria com o Departamento Municipal de Trânsito e Brigada Militar, em especial na Semana do Trânsito”. Apesar de não ser um trabalho contínuo (sistemático), fica evidente que, de certa forma, a escola procura trabalhar da melhor maneira possível, propondo atividades com outros órgãos e não isoladamente.

No entanto, o DETRAN-RS ressalta que:

Não é mais aceitável que continuemos restringindo o trabalho com o tema trânsito apenas as regras de circulação e ao ensino da sinalização, quando temos ao nosso alcance uma infinidade de propostas que podem instrumentalizar uma mudança duradoura. A educação para o trânsito apresenta poucos resultados se for realizada somente durante a Semana Nacional de Trânsito ou ainda em decorrência de algum acidente nas proximidades da escola. O trânsito é um tema rico, com inúmeras possibilidades a serem exploradas, e pode contribuir para uma melhor compreensão do nosso cotidiano, nossos hábitos e atitudes, assim como estimular discussões de ordem sócio-política (DETRAN-RS, 2007, p.03).

Pode-se relatar, que os registros feitos nesta pesquisa, no ambiente escolar, estão carecendo de programas contínuos (sistemáticos) e de políticas eficazes em relação à operacionalização da Educação para o Trânsito nas instituições de ensino.

3.5.5 Planejamento ou ações integradas com órgãos públicos na perspectiva da educação para o trânsito

A análise dos dados comprovou que apenas quatro escolas possuem planejamento ou ações integradas com órgãos públicos. Entre elas duas da rede estadual (uma de ensino médio e uma de ensino básico) e duas da rede municipal onde as mesmas são do ensino fundamental.

Os demais, questionários revelaram a existência de algum tipo de planejamento ou ações integradas com órgãos públicos. As escolas são auxiliadas pelo Departamento Municipal de Trânsito e pela Brigada Militar. Afirmou um dos participantes: “através de palestras, filmes e passeios na mini-pista de trânsito, com o fiscal de trânsito que ajuda e controla o trânsito na entrada e saída dos alunos”. Mesmo assim, não é um trabalho contínuo (sistemático), pois, acontecem em um período de tempo muito curto, na Semana Nacional do Trânsito, conforme alguns participantes afirmaram “a principal ação é durante a Semana Nacional do Trânsito na qual os agentes realizam atividades com a mini-pista para fazer um trabalho mais sistemático”.

A problemática do trânsito no contexto da sociedade atual urge a sua discussão e conscientização, pois se apresenta, inegavelmente, como forma de desqualificação da vida. Registra o Código de Trânsito Brasileiro, em seu § 2º, art. 1º: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas a assegurar esse direito”.

Porém, foi possível constatar que existem poucas escolas que possuem ações integradas com órgãos públicos, assim como não há estrutura governamental para assegurar este direito e, muito menos, dispositivos de controle efetivos que permitam a existência de um trânsito em condições seguras, em detrimento pela limitação ao cumprimento da lei, nos diferentes contextos sociais.

Trata-se de um fluxo de decisões públicas, orientando a manter o equilíbrio social ou a introduzir desequilíbrios destinados a modificar essa realidade. Decisões condicionadas pelo próprio fluxo e pelas reações e modificações que elas provocam no tecido social, bem como pelos valores, idéias e visões dos que adotam ou influem na decisão. É possível considerá-las como estratégias que apontam para diversos fins, todos eles, de alguma forma, desejados pelos diversos grupos que participam do processo decisório (SARAVIA, 2006, p.28).

Uma decisão política “corresponde a uma escolha dentre um conjunto de possíveis alternativas, conforme a hierarquia das preferências dos atores envolvidos, expressando - em maior ou menor grau - certa adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis” (RUA, 2009, p.19).

Convém ressaltar que a política pública de forma mais operacional, é um sistema de decisões públicas que visa a ações ou omissões, preventivas ou corretivas, destinadas a manter ou modificar a realidade de um ou vários setores da vida social, por meio da definição de objetivos e estratégias de atuação e alocação dos recursos necessários para atingir os objetivos estabelecidos.

Acredita-se que um dos principais e/possibilidades para assegurar o direito a um trânsito seguro é a construção de um processo pedagógico de valorização da vida, que permita aos indivíduos e grupos, a consciência de seu agir, nas diferentes situações vividas nos espaços coletivos.

3.5.6 Estratégias didáticas adotadas pela escola na efetivação da educação para o trânsito

Através dos dados coletados, quanto às estratégias didáticas utilizadas na educação para o trânsito, a maioria das escolas trabalha com os alunos a partir de vídeos, palestras, livros, revistas, filmes e cartazes. Outros alegaram que não possuem estratégia para trabalhar com os alunos. Porém, isto não basta, para tornarmos os educandos mais conscientes e críticos. É necessário que eles atuem na sociedade de forma humana e responsável.

Um dos sujeitos da pesquisa destacou “são desenvolvidas aulas eventuais, no momento que trabalhamos meios de transporte, semana do trânsito”. Mais uma vez ficou claro de que não

existe um trabalho contínuo (sistemático) sobre a temática em questão. A maioria das pessoas da sociedade tende a associar o termo trânsito à imagem do automóvel, ou ainda, associá-lo às placas de sinalização, aos agentes de fiscalização, enfim, aos aspectos mais técnicos, legais e menos humanas.

O dono do veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem (VASCONCELOS, 1985, p. 20).

A redução do indivíduo frente ao grande destaque dado ao veículo pode causar conflitos. Contudo este não é o único fator capaz de produzir embates. As pessoas são diferentes, têm personalidades únicas e necessidades individuais, e as relações no espaço coletivo são reflexo desta diversidade. Se o que sobressai neste ambiente são as relações de poder, o exercício de respeito ao outro, fica prejudicado, pois na prática, o indivíduo toma o lugar do coletivo. Entretanto, para que a sociedade possa sobreviver e progredir, o conflito deve ser mantido dentro dos limites administráveis. Para isso, existem apenas dois meios: a coerção pura e simples e a política. O problema com o uso da coerção é que quanto mais é utilizada, mais reduzido se torna o seu impacto e mais elevado se torna o seu custo.

No entanto, resta a política que envolve a coerção principalmente como possibilidade, mas que não se limita a ela. “A política pública consiste no conjunto de procedimentos formais e informais que expressam relações de poder e que se destinam à resolução pacífica dos conflitos quanto a bens públicos” (RUA, 2009, p.17).

Portanto, “a educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e nas organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais” (LDB, 1996, p. 01). O contexto atual da realidade brasileira, tem uma profunda divisão social e uma injusta distribuição de renda, o qual dificulta o desenvolvimento de um processo democrático que oportunize a inclusão do homem numa sociedade, na qual os valores de respeito, solidariedade, dignidade e honestidade estejam presentes. Tais dificuldades, porém, não podem se tornar elementos impeditivos de ações que oportunizem a formação de um homem consciente, crítico, com valores morais éticos, movido por atitudes, hábitos e habilidades que possam vir a transformar essa realidade.

O DETRAN revela que uma estratégia possível para tratar deste tema tão complexo, seria o trabalho a partir do que a mídia produz e apresenta.

[...] A mídia através de suas produções, diz muito a respeito de nós, do nosso tempo. As produções publicitárias, em formas de campanhas, muitas vezes entram em choque com as regras básicas da segurança e da cidadania no trânsito. Por isso a importância de trabalharmos com estes produtos, desconstruí-los e analisá-los (DETRAN, 2011, p. 02).

Enfim, cabe ao professor desvendar o que os meios de comunicação apresentam e construir alternativas que suprem as dificuldades e interesses dos educandos e da comunidade escolar, frente à realidade de cada escola. Porém, que visem à emancipação do cidadão, aquela que o faça pensar e se preocupar, buscando um sentido para a sua existência e para a vida em sociedade e não a que, simplesmente, o torna passivo.

3.5.7 Medidas para a redução dos índices de acidentes de trânsito

Na questão de medidas adotadas para a redução dos índices de acidentes de trânsito, os coordenadores pedagógicos revelaram ter “um trabalho mais intenso pelos órgãos públicos responsáveis, tanto no sentido da educação para o trânsito, quanto na fiscalização com punições mais severas”. Outros revelaram ter mais palestras com os fiscais de trânsito, juntamente com os pais e a comunidade, pois para transformar uma sociedade, é importante a participação e a conscientização de todos. Os pais, professores, empresários e as próprias autoridades precisam perceber que atitudes corretas no trânsito podem salvar vidas. As mudanças passam pela perspectiva do querer, pela opção.

É necessário conscientizar o cidadão que a reeducação, a se iniciar nos bancos escolares, já nas primeiras séries, não pode se limitar à situação escolar. Ela precisa mobilizar as crianças, os familiares, a comunidade, o estado e a nação, tanto em relação à educação dos pedestres quanto à dos condutores, dos policiais e dos advogados e juízes, para que a atuação de cada um seja sempre de forma positiva (MARTINS, 2007, p.83).

Para amenizar os acidentes envolvendo pessoas e veículos nas vias públicas é indispensável melhorar as sinalizações que não aparecem mais, ruas de mão única, criar novas rótulas para disciplinar o trânsito. Tal necessidade foi citada por um dos participantes “rótulas bem planejadas, placas visíveis, mais faixas de segurança, alguma coisa que atingisse os

pedestres: faixas, cartazes, panfletos, para que estes soubessem como se comportar”. Nesse caso, o fator contribuinte das causas de acidentes é relativo à infra-estrutura, que engloba todos os defeitos de má conservação da via, falta de sinalização ou precária sinalização e vias mal projetadas.

No entanto, a escola precisa desenvolver um projeto educacional voltado a educação para o trânsito, com profissionais capacitados e materiais didáticos adequados com a faixa etária. Assim relatou um sujeito da pesquisa “acreditamos que a Educação para o Trânsito deve ser adotada para as escolas desde a educação infantil, transcorrendo nas demais séries, a fim de educar os cidadãos fazendo-se um trabalho de conscientização preventiva. Como o trânsito é um tema rico, com inúmeras possibilidades a serem exploradas, achamos que o mesmo deve ser trabalhado pelas instituições, e não somente na Semana Nacional do Trânsito, ou ainda em decorrência de algum acidente nas proximidades da escola”.

O trabalho de questões referentes ao trânsito deve acontecer de forma permanente nas instituições de ensino. Ninguém aprende valores como: ética e cidadania, em um dia ou em uma semana. Esse trabalho requer a elaboração de projetos sérios, objetivos, bem definidos, recursos educativos de qualidade, acompanhamento e avaliação permanente do corpo técnico capacitado. Nesse contexto, encontra-se o papel fundamental do professor, pessoa responsável na mediação de conhecimentos sistematizados. Portanto, é extremamente importante que esses profissionais participem, constantemente, de cursos de formação e realizem pesquisas para exercer melhor essa função. “É indispensável um maior envolvimento dos órgãos responsáveis, para qualificar os profissionais, que devem atender à demanda e às expectativas que envolvem os órgãos responsáveis pelo trânsito” (MARTINS, 2004, p. 110). A educação é um dos principais fatores/meios para reverter a situação atual do trânsito, pois através dela pode-se admitir a possibilidade de mais segurança, tranqüilidade e motoristas responsáveis pelos seus atos.

3.6 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO 3

No intuito de investigar a temática “educação para o trânsito”, optou-se por uma pesquisa qualitativa, por ser uma metodologia que permitiu compreender e refletir de forma mais aprofundada os problemas que ocorrem no trânsito. Este problema é uma questão social e local, que, portanto precisa ser debatido nos educandários a partir das séries iniciais. Acredita-se,

quanto mais cedo à criança tomar conhecimento das leis e das sinalizações, mais cedo ela colocará em prática comportamentos e ações corretas que garantirá a segurança de todos.

Na coleta dos dados utilizou-se a pesquisa bibliográfica, a partir de material de diversos autores sobre o assunto, através de livros; artigos científicos, revistas e consultas na internet. Já na pesquisa documental foi feito um levantamento de dados junto a Prefeitura Municipal de Panambi (RS) e também na Polícia Rodoviária federal de Ijuí (RS), pelo fato do município estar localizado entre as BR 158 e a BR 285. Estes dados foram obtidos através do banco de dados, boletins de ocorrências, autos de infrações, relatórios, entre outros, no período de Janeiro de 2008 a Dezembro de 2011 pela PRF, enquanto que os dados obtidos pela BM e DMT foram até o mês de Setembro de 2011.

Com as informações adquiridas pelos órgãos mencionados acima, foram construídos quadros que demonstram os números de acidentes de trânsito, lesões corporais, danos materiais, mortes, veículos envolvidos, vítimas, autuações de trânsito e atropelamentos ocorridos num período aproximado de quatro anos. Para fazer um estudo mais aprofundado sobre a questão foram também descritos os tipos de acidentes e respectivas causas, por ordem de incidência. Porém, encontrou-se um empecilho na pesquisa, o DMT e a BM de Panambi (RS) não revelam a causa, apenas a natureza do acidente (tipos). Isso dificultou a análise mais completa dos fatores contribuintes dos altos índices de acidentabilidade.

As somas gerais dos registros de acidentes atendidos pela BM, pelo DMT e PRF, no período investigado foram: 2430 ocorrências, 34 mortes, 4249 veículos envolvidos, 971 vítimas, 8895 autuações e 33 atropelamentos. Também verificou-se que o número de veículos aumenta a cada ano que passa, totalizando até outubro de 2011, 21.318 veículos no município de Panambi (RS).

Na pesquisa de campo, aplicou-se questionários aos coordenadores pedagógicos pelo fato, que os mesmos estão mais inteirados quanto aos conteúdos e atividades trabalhados pelos professores em 09 escolas da rede municipal, estadual e particulares, descritas na análise dos resultados obtidos nos questionários.

Nas instituições de ensino selecionadas para fazer a pesquisa, verificou-se que “a educação para o trânsito” está sendo trabalhada ainda de forma isolada. Elas focam, principalmente, as normas durante um período muito curto, ou seja, apenas na Semana do Trânsito. Então isso comprova que falta uma maior conscientização dos educadores e comunidade em geral da importância desse tema ser discutido no ambiente escolar.

Outro dado revelou que, a escola precisa desenvolver um projeto educacional voltado à educação para o trânsito, com profissionais capacitados e materiais didáticos adequados com a faixa etária, a fim de tornar o trabalho significativo, e duradouro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito é considerado um dos maiores problemas enfrentados pela sociedade brasileira. Frente a esta questão, a atenção, o cuidado e o conhecimento de sua realidade e seus riscos precisam fazer parte da conduta de cada cidadão. Sendo que é nesse espaço de relações sociais, tão disputado por pedestres e motoristas, que se tem revelado uma triste realidade ocasionada por acidentes, que, muitas vezes, deixam sequelas físicas e psicológicas nos envolvidos, chegando até o extremo da perda de muitas vidas.

Acredita-se que, através da função social que exerce, a educação pode contribuir para que práticas inadequadas no trânsito sejam eliminadas ou ao menos reduzidas. A instituição de ensino é lugar de verdadeiras relações sociais e nelas os indivíduos, tanto no individual quanto no coletivo, através de práticas educativas, adquirem conhecimento, formam comportamentos e aprendem a praticar hábitos que internalizados, positivamente, remetem à reflexão sobre o modo de vida e ações. As atitudes contribuem para a realidade caótica em que se encontra o trânsito.

De um modo geral, pode-se dizer que o objetivo geral foi atingido, pois foi possível verificar como as escolas estão abordando a temática “Educação para o Trânsito” e sua importância quanto a conscientização de todos para que o respeito, a honestidade, a dignidade, a solidariedade enfim, a vivência de valores éticos possam contribuir na superação de quadros de sinistralidade nas vias públicas.

O levantamento dos dados de acidentes de trânsito foi realizado num período aproximado de quatro anos considerando os atendidos pela Brigada Militar, pela Polícia Rodoviária Federal e pelo Departamento Municipal de Trânsito. Os resultados obtidos no total e que merecem destaque foram 2430 ocorrências, 34 mortes, 4249 veículos envolvidos, 971 vítimas, 8895 autuações e 33 atropelamentos. Também se verificou que o número de veículos aumenta a cada ano que passa. Sendo que, em 2008, a frota em circulação era de 17215 veículos em circulação e até outubro de 2011 esse total subiu para 21318 veículos. Esses números ressaltam a necessidade de uma conscientização ampla e urgente de toda sociedade frente aos problemas que surgem no cotidiano em todas as cidades.

A partir da pesquisa realizada, comprovou-se que poucas escolas possuem estratégias permanentes para a efetivação da Educação para o Trânsito. A temática é trabalhada de forma isolada, apenas durante a Semana do Trânsito o que demonstra a inexistência de uma prática

contínua (sistemática) com políticas eficazes que possam vir ao encontro às necessidades da sociedade.

Os dados coletados e analisados neste trabalho sustentam a necessidade de educar para o trânsito e para a vida, de modo a construir gerações futuros condutores de veículos e pedestres mais conscientes de sua cidadania e do valor do ser humano, uma vez que as escolas, até o momento, não incluem em seu conteúdo de estudos o tema Educação para o Trânsito de modo contínuo (sistemático).

Neste sentido, é relevante investir em projetos e ações educativas que levem as pessoas a buscar melhores condições de vida, transformando o seu comportamento no trânsito. Para isso é necessário incluir o trânsito como tema transversal às áreas curriculares de acordo com as **Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental**, cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito. Estas diretrizes oferecem aos professores a oportunidade de desenvolver atividades que tragam à luz a importância da adoção de posturas e de atitudes voltadas ao bem comum, o favorecimento da análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito e também promover o respeito e a valorização da vida.

Na Pré-Escola, para que a educação para o trânsito seja implementada com êxito, o professor precisa programar ações em sua proposta pedagógica, inserindo as atividades sugeridas, levando em conta as fases de desenvolvimento das crianças, observando e respeitando as diferenças individuais de cada criança. Já no Ensino Fundamental, o professor precisa adotar os seguintes procedimentos: planejamento de atividades que promovam a análise, o debate, à troca de idéias, de experiências e a reflexão sobre diferentes situações relacionadas ao trânsito, o uso do ambiente real de circulação (a cidade) como principal recurso educativo e a promoção do envolvimento da família e da comunidade em atividades voltadas ao tema.

Nas diretrizes destinadas às crianças da Pré-Escola encontram-se fundamentos, princípios, procedimentos, principais objetivos e sugestões de atividades para que os professores possam trabalhar o tema trânsito, de diversas formas. No Ensino Fundamental, também há fundamentos, procedimentos, objetivos e orientações didáticas acerca do assunto, o qual pode ser inserido em todas as áreas curriculares, conforme os exemplos descritos nas diretrizes no APÊNDICE B.

Resta o poder público adotar estas medidas e implementar políticas públicas eficazes a fim de minimizar a sinistralidade que se encontra o trânsito para a construção de um espaço público mais justo, mais humano e cidadão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. NBR 10697 – Pesquisa de acidentes de Trânsito. São Paulo: editora, 1989.

ABRUCIO, Fernando Luiz; LOUREIRO Maria Rita. **O Estado em uma era de reformas: os anos FHC**. Brasília: OCDE/OEA/Ministério do Planejamento, 2002.

ARRETCHE, Marta. **Federalismo e políticas sociais no Brasil: problemas de coordenação e autonomia**. São Paulo em perspectiva, v. 18, n. 2, 2004.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/.../constituicao.htm. Acesso em: 07 de Nov. de 2011.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar. **Lei nº 9.503**, de 23 de Setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 2008.

BRASIL. Secretaria da Educação Fundamental. Parâmetros Curriculares Nacionais: Temas transversais em educação. Brasília: MEC/SEF, 1998.

BRUNS, Carlos B. et al. **Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente**. 20 ed. Curitiba: TECNODATA, 2006.

BUSQUETS, Maria Dolores. et al. **Temas transversais em educação: bases para uma formação integral**. São Paulo: Ática, 2001.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução N° 420/69**. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_420_69.pdf. Acesso em 10 de nov. de 2011.

_____. Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito. **Portaria 147 de junho de 2009**. Disponível em: http://www.viasseguras.com/comportamentos/educacao_para_o_transito/diretrizes_nacionais_da_educacao_para_o_transito. Acesso em 15 de dez. de 2011.

DETRAN. Departamento Estadual de Trânsito. Acidentes de Trânsito. Disponível em: http://www.bauru.unesp.br/curso_cipa/artigos/4_transito.htm. Acesso em 06 de dez. de 2011.

_____. **Educação para o Trânsito na Escola: caminhos possíveis**. Disponível em: <http://www.vivamais.rs.gov.br/upload/artigo/artigo5.pdf>. Acesso em 10 de nov. de 2011.

_____. Causas de acidentes de trânsito. Disponível em: http://www.viasseguras.com/os_acidentes/causas_de_acidentes. Acesso em 10 de nov. de 2011

DINIZ, Carlos Eduardo Marinho. et al. **Uma análise dos investimentos públicos nas políticas de trânsito e suas conseqüências para a redução de acidentes de trânsito**. Disponível em: <http://www.revistafarn.inf.br/revistafarn/index.php/revistafarn/article/view/75/87>. Acesso em 08 de dez. de 2011.

FERREIRA, Nilda Teves. **Cidadania**: uma questão para a educação. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1995.

GODOY, Arilda Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresas (ERA)**, São Paulo, v. 35, n.2 p. 57- 63, mai/jun. 1995.

IPEA/ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. RELATÓRIO EXECUTIVO. Brasília, 2003.

MANTOVANI, Roberto. **Vida em trânsito**. São Paulo: Lemos, 2003.

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

_____. **A educação de trânsito**: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2006.

_____. **A educação de trânsito**: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2007.

MORENO, Montserrat. **Temas transversais**: um ensino voltado para o futuro. São Paulo: Ática, 2001.

PIERSON, Paul. Fragmented Welfare States: federal institutions and development of social policy. In **Governance**, v. 8, n. 4, out. 1995.

RUA, Maria das Graças. **Políticas públicas**. Florianópolis. Departamento de Ciências da Administração/UFSC: CAPES: UAB, 2009.

SUBIRATS, Joan. **Análisis de políticas y eficacia de la administración**. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública, 1989.

SARAVIA, Enrique; FERRAZI, Elisabete. **Políticas públicas**. Brasília: ENAP, 2006. 2v

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

YIN, Robert K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. 2ª ed. São Paulo: Bookman, 2001.

APÊNDICE A

QUESTIONÁRIO

Instrumento para Coleta de Dados

Prezado Coordenador(a) Pedagógico(a)

Esta pesquisa tem por finalidade verificar como está sendo trabalhado a temática **“Educação para o Trânsito”** nas instituições de ensino da cidade de Panambi (RS). Sua opinião é muito importante para realização desta pesquisa. Muito Obrigado!

1. A escola é da rede:

() Municipal () Estadual () Particular

2. Na sua visão, o que é Trânsito?

3. Existe alguma política pública voltada em trabalhar a temática **“Educação para o Trânsito”** na escola? () Sim () Não

E qual a importância dessa temática?

4. Como os professores trabalham o tema **“Educação para o Trânsito”**? Este trabalho é contínuo (sistemático) ou não é realizado?

5. A escola possui algum planejamento ou ações integradas com órgãos públicos na perspectiva da **“Educação para o Trânsito”**?

() Sim () Não

Qual(is)?

6. A instituição de ensino possui estratégias didáticas na efetivação da “**Educação para o Trânsito**”?

Sim Não

Qual(is)?

vídeos

filmes

jornais

revistas

livros

palestras

cartazes

jogos

outros Exemplo: _____

7. Na sua opinião, como coordenador(a) pedagógico(a) de escola, quais as medidas que poderiam ser adotadas para redução dos índices de acidentes de trânsito no município de Panambi (RS)?

APÊNDICE B

INTRODUÇÃO

Estas diretrizes são destinadas às crianças em fase pré-escolar que, conforme o Artigo 30, da Lei n.9.394/1996, Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, têm quatro a seis anos de idade.

Nestas diretrizes, você encontrará fundamentos, princípios e procedimentos ancorados:

I – nas bases legais que orientam:

a) os Sistemas de Ensino da Educação Brasileira;

b) o Sistema Nacional de Trânsito;

II – numa dimensão conceitual de trânsito como direito de todas as pessoas e que compreende aspectos voltados à segurança, à mobilidade humana, à qualidade de vida e ao universo das relações sociais no espaço público;

III – nas propostas pedagógicas das instituições de Educação Infantil, constantes nas Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Infantil;

IV – numa abordagem que priorize a educação para a paz, a partir de exemplos positivos, capazes de desenvolver esquemas de interação com os outros e com o meio, oferecendo condições para que as crianças aprendam a ser, a estar e a conviver no trânsito;

V – em aprendizagens que favoreçam a aquisição de atitudes seguras no trânsito e reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público;

VI – no reconhecimento das crianças como cidadãos cujos direitos devem ser preservados e legitimados.

O trabalho de Educação para o Trânsito nas pré-escolas proposto neste documento tem como principais objetivos:

I – considerar as capacidades afetivas, emocionais, sociais e cognitivas de cada criança, garantindo um ambiente saudável e prazeroso à prática de experiências educativas relacionadas ao trânsito;

II – favorecer o desenvolvimento de posturas e atitudes que visem a segurança individual e coletiva para a construção de um espaço público democrático e equitativo;

III – respeitar as diversidades culturais, os diferentes espaços geográficos e as relações interpessoais que neles ocorrem;

IV – superar a concepção reducionista de que educação para o trânsito é apenas a preparação do futuro condutor;

V – criar condições que favoreçam a observação e a exploração do ambiente, a fim de que as crianças percebam-se como agentes transformadores e valorizem atitudes que contribuam para sua preservação;

VI – utilizar diferentes linguagens (artística, corporal, oral e escrita) e brincadeiras para desenvolver atividades relacionadas ao trânsito;

VII – proporcionar situações, de forma integrada, que contribuam para o desenvolvimento das capacidades de relação interpessoal, de ser e de estar com os outros e de respeito e segurança no espaço público;

VIII – envolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas.

Para que o trabalho relacionado à Educação para o Trânsito seja implementado com êxito na pré-escola, é importante que você programe ações em sua proposta pedagógica, inserindo as atividades sugeridas, assim como outras que sigam a mesma linha, levando em conta as fases de desenvolvimento das crianças, observando-as e respeitando-as em suas diferenças individuais.

PRIMEIRA PARTE

I. ÂMBITO DE FORMAÇÃO PESSOAL E SOCIAL

De acordo com a legislação educacional vigente, o principal objetivo deste âmbito de experiência é desenvolver a **identidade** e a **autonomia** das crianças pré-escolares. Tanto a identidade quanto a autonomia estão intimamente relacionadas aos processos de socialização. Por isso, a pré-escola deve ser considerada como espaço de excelência para que as crianças estabeleçam relações com as outras crianças e com os adultos. A partir dessas relações será possível reconhecer a diversidade existente entre as pessoas: origens socioculturais, etnias, religiões, costumes, hábitos e valores. Neste âmbito de experiência devem ser abordados conteúdos referentes ao nome, à imagem, à independência e autonomia, ao respeito à diversidade, à identidade de gênero, à interação, aos jogos e brincadeiras e aos cuidados pessoais.

1. BRINCADEIRAS E TRÂNSITO

As crianças em fase pré-escolar vivenciam um momento de ampliação do seu universo de informações. Um importante meio para assimilar as informações recebidas e de compreender o mundo é brincar de faz-de-conta. Ao terem acesso a fantasias, fantoches, cenários e espaços diferenciados (casinha, cidade, sala de maquiagem, biblioteca, brinquedoteca, etc.) as crianças podem vivenciar atividades simbólicas importantes para interagirem e demonstrarem sentimentos. É importante também que a escola possua brinquedos de encaixe e outros de diversos materiais como plástico, tecido, espuma, madeira. Porém, você pode pedir às crianças que, num determinado dia, tragam um brinquedo de casa. Assim, as crianças terão a possibilidade de contar porque escolheram trazer aquele brinquedo, como e com quem brincam com ele em casa e qual a proposta que têm para brincar com o grupo. Brincar é, sem dúvida, uma experiência enriquecedora tanto para as crianças quanto para você, uma vez que – por meio da observação e de pequenas intervenções, sobretudo em brincadeiras simbólicas – terão a oportunidade de (re)conhecer melhor as diferenças individuais. E o tema **trânsito** pode despertar uma série de brincadeiras interessantes nas quais as crianças podem, inclusive, demonstrar (de maneira simbólica) o comportamento de mães e pais no trânsito.

Sugestões de atividades

1.1 Teatro de fantoches

Você pode dispor de vários fantoches (pai, mãe, irmãos, avô, avó etc.) e de um cenário urbano, por exemplo. O cenário, por si só, mostrará a proposta da brincadeira e fará pressupor papéis. As crianças devem escolher seus fantoches e você pode propor algumas cenas, tais como: a mãe vai levar o filho à escola; o pai foi com a mãe ao cinema; o pai e mãe levaram os filhos para passear. Por meio do jogo simbólico, ao assumirem papéis, as crianças se apropriam de elementos da realidade e dão a eles novos significados. Por meio da observação das crianças durante a reprodução das cenas sugeridas, você poderá perceber e identificar o comportamento da família em determinadas situações no trânsito, pois certamente elas reproduzirão frases ouvidas do diálogo dos adultos, assim como suas ações. No momento do faz-de-conta, saiba o momento certo de interferir (ou não). Entretanto, é importante anotar as observações que considere relevantes para que em outro momento possa propor atividades significativas que proporcionem a conversa sobre o assunto.

1.2 Brinquedos

Miniaturas de carrinhos, motos, caminhões, bicicletas, bonecos e bonecas, posto de gasolina, casinhas, animais, etc. atraem as crianças para experimentações lúdicas voltadas ao trânsito. Após brincarem livremente com estes brinquedos, proponha situações que exijam o cumprimento de determinadas regras, como por exemplo: os carrinhos só podem passar depois que os pedestres atravessarem; os carrinhos só podem estacionar nos lugares permitidos; os pedestres só podem atravessar depois que olharem para os dois lados da rua, etc. As crianças também podem usar blocos e/ou peças de encaixe para construir uma cidade e os elementos que a compõem. Você pode auxiliar para que lembrem das “coisas” que vêm no caminho de casa para a escola, por exemplo, e as reproduzam.

2. CUIDADOS PESSOAIS E TRÂNSITO

Lavar as mãos antes de comer, dar descarga, se limpar, descartar o papel higiênico, etc. são exemplos de habilidades e de atitudes importantes para serem desenvolvidas com as crianças. Para isso, o espaço físico da escola precisa estar limpo e oferecer às crianças condições de higiene. Os brinquedos (escorregador, balanço, gangorra) e demais materiais também devem ser cuidados e mantidos para evitar, acidentes. A sala de aula é um ambiente especial para segurança devem ser tomadas, a fim de evitar situações de risco. Segurança, portanto, é a palavra-chave para desenvolver atividades de trânsito, com crianças pré-escolares, sobretudo, neste conteúdo. Converse com as crianças sobre situações de risco, sobre acidentes que ocorrem nestas situações; onde, quando e por que ocorreram e, especialmente, o que podem fazer juntos para evitar que aconteçam novamente. Conversas neste sentido são fundamentais para construir atitudes de respeito, cuidado e proteção com sua segurança e a segurança dos outros. As atividades devem sempre estar voltadas ao diálogo, à análise e à reflexão, favorecendo a exposição de pensamentos, sentimentos, idéias e emoções das crianças, além de suas experiências em relação ao trânsito.

Sugestões de atividades

2.1. A sala de aula

É importante que as crianças compreendam que a sala de aula é um espaço comum a todos e, portanto, precisa ser cuidado por todos. Assim, proporcione momentos que favoreçam a manifestação de opiniões sobre a melhor forma de dispor as carteiras e as cadeiras de modo que todos tenham espaço para se locomover (sem esbarrar no outro). As malas, mochilas, lancheiras e outros objetos jogados no chão atrapalham, da mesma forma, a locomoção e podem gerar uma queda. Ter um lugar adequado para guardar estes objetos é uma boa solução. As crianças podem decidir qual o melhor lugar para guardá-los.

2.2 A escola

Passear pela escola com as crianças e pedir para que observem a limpeza dos banheiros, do pátio, do refeitório ou da cantina é uma atividade importante. O lixo encontrado no chão deve ser retirado e jogado nas lixeiras. As crianças devem perceber se a quantidade de cestos espalhados pela escola é suficiente. Converse sobre os danos causados pelo lixo jogado no chão. No caso específico do trânsito, o lixo jogado nas ruas entope os bueiros, causando enchentes e, conseqüentemente, impedindo o fluxo normal de pessoas e de veículos. Durante o passeio pela escola, é possível reconhecer *pontos críticos*. Por exemplo, uma escada perigosa, um corredor muito estreito que dificultam a passagem, locais onde ocorrem *acidentes* (quedas) com frequência. Liste os problemas e, ao chegar à sala, converse com as crianças sobre cada um dos aspectos observados e peça para que sugiram soluções para os problemas encontrados. Os passeios pela escola devem ser feitos regularmente. A cada dia, um aspecto poderá ser eleito para

observação. Assim, as crianças terão a oportunidade de verdadeiramente conhecer sua escola, estabelecendo uma relação de cuidado e de afetividade para com aquele espaço. Sempre que puder, durante a conversa com as crianças, associe o espaço da escola à cidade onde vivem. Quando estiverem conversando sobre o lixo, por exemplo, estenda a conversa para o lixo que é jogado nas ruas da cidade e analise, com as crianças, as consequências decorrentes disso. Chame a atenção para o fato de que *atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias* é uma infração e pode resultar em multa (Artigo 172 do Código de Trânsito Brasileiro).

2.3 Ir junto

As crianças utilizam diferentes meios de locomoção para chegar à escola: automóvel, ônibus condução escolar, barco, etc. Será que tomam os cuidados necessários à sua segurança quando estão no interior desses veículos? E quem vem para a escola a pé? Quais cuidados devem ser tomados? Este assunto pode ser explorado ao máximo, pois faz parte do cotidiano das crianças e, certamente, terão repertório suficiente para debater a questão. Converse com as crianças sobre a importância da utilização do cinto de segurança de veículos, mesmo no banco traseiro; explique que apenas crianças com mais de dez anos podem sentar no banco da frente. Crianças devem ser conduzidas em cadeirinhas (até os 4 anos) e em assentos de elevação (dos 4 aos 7 anos), conforme legislação vigente. Nas conduções escolares, o cinto também deve ser usado. Quem vem para a escola de transporte coletivo deve tomar cuidados da mesma forma.

As crianças que vêm a pé devem estar acompanhadas de um adulto e ser conduzidas pelo pulso (para não ter a oportunidade de se soltarem das mãos do responsável). Você pode questionar sobre os cuidados que os pedestres precisam tomar ao transitar nas vias públicas: não se soltar dos adultos, andar longe do meio fio, atravessar na faixa (quando houver) ou em linha reta até a outra calçada, olhar sempre para os dois lados, entre outras regras de segurança. Peça para que as crianças que vêm a pé para a escola *ensinem* algumas normas de segurança àquelas que vêm de automóvel e vice-versa. Esta é uma boa atividade de troca de experiências e de conhecimentos. A partir daí, será possível criar regras de locomoção, elaborar cartazes com figuras que mostrem comportamentos adequados no trânsito, fazer folhetos para serem distribuídos às mães, aos pais e aos alunos de outras turmas.

SEGUNDA PARTE

II. ÂMBITO DE CONHECIMENTO DE MUNDO

Neste âmbito, os objetivos principais estão relacionados à construção de diferentes linguagens e às relações estabelecidas com os objetos de conhecimento. O domínio de diferentes linguagens propiciará à criança sua interação com o meio, seu interesse pela cultura e por novos conhecimentos, enriquecendo suas condições de inserção na sociedade. A partir dos eixos de trabalho selecionados para este âmbito será possível realizar diversas atividades relacionadas ao tema trânsito.

1. MOVIMENTO E TRÂNSITO

Crianças em idade pré-escolar já possuem um repertório motor mais sofisticado para realizar atos que exigem a coordenação de diversos segmentos motores e o ajuste a objetos específicos, como recortar, colar, encaixar peças, etc. O ambiente pré-escolar deve promover brincadeiras capazes de ampliar habilidades no plano motor. Empinar pipas, jogar bolinhas de gude, pular amarelinha, dançar, jogar bola entre outras atividades precisam ser promovidas com a finalidade de favorecer conquistas na área motora e precisão de movimentos. Mas é sempre bom lembrar que cada criança possui uma história de vida e, por isso, demonstrará diferentes níveis de dificuldade ao praticar atividades motoras. Cabe a você perceber tais diferenças e

procurar fazer com que cada criança encontre seu equilíbrio pessoal e descubra suas possibilidades de crescimento motor.

Por outro lado, as práticas culturais oferecidas no meio em que cada criança vive também favorecem o desenvolvimento de capacidades motoras, assim como suas experiências relacionadas ao trânsito. Se a criança vive em uma casa cheia de árvores, certamente terá maior habilidade para subir em árvores do que aquela que mora em um apartamento e não tem contato com essa experiência. Se a criança vive em uma grande cidade, certamente terá impressões sobre o trânsito e vivências motoras diferentes daquela que vive no campo ou em uma pequena cidade.

Sugestões de atividades

1.1 Recorte, colagem, pintura

Por meio do recorte e da colagem, as crianças desenvolvem suas habilidades motoras mais sofisticadas. E quando o assunto é trânsito, figuras em jornais e revistas serão encontradas com facilidade. Assim, é possível pedir às crianças que procurem figuras de meios de locomoção (automóveis, caminhões, motocicletas, bicicletas, navios, barcos, aviões, etc.) para produzirem um painel. É fundamental conversar sobre as figuras: perguntar, por exemplo, quem já viajou de avião ou quem já passeou de barco e qual o comportamento adequado no interior desses veículos. Você também pode separar – em revistas e jornais – imagens associadas ao trânsito e contorná-las com figuras geométricas para que as crianças recortem na linha demarcada para montar um painel e conversar sobre o assunto. Além do recorte e da colagem, as crianças podem fazer pinturas com carvão, com tinta guache ou outra, desenhando elementos relacionados ao trânsito. É importante salientar que pintar (com lápis de cor ou lápis cera) figuras já desenhadas não é a melhor maneira para estimular idéias. As crianças são capazes de expressar-se por meio de seus próprios desenhos e pinturas.

1.2 “Cidade” no pátio

Para construir uma pequena cidade no pátio da escola, não é necessário o uso de muitos elementos. Pintar no chão uma faixa para a travessia de pedestres e colocar um semáforo (que pode ser feito com uma caixa de papelão presa em um cabo de vassoura, fixado em uma lata com areia) é suficiente para criar várias brincadeiras motoras. As crianças podem brincar de atravessar na faixa, conforme a luz do semáforo. É fundamental ressaltar que você deve disponibilizar diversos materiais (papéis, giz, caixas de papelão, pedrinhas, etc.), propor a atividade e deixar com que as crianças reproduzam a “cidade” conforme sua visão. Neste momento, terá a oportunidade de observar o desenvolvimento espacial, de localização e de orientação de cada criança, assim como as interações sociais estabelecidas para realizar intervenções que provoquem reflexões e que orientem práticas seguras no trânsito. As crianças também podem realizar percursos dentro da escola. Por exemplo: peça para que três crianças realizem o percurso do pátio à biblioteca, da biblioteca à sala de aula, da sala de aula ao pátio. Ao retornarem, pergunte por onde passaram; quem chegou antes e quem chegou depois; por que chegou antes e por que chegou depois, etc. Oriente as crianças para que tomem cuidado durante o percurso: não correr, não atrapalhar as outras turmas. Procure associar esta atividade à locomoção das pessoas na cidade onde vivem.

1.3 Carros, trens, barcos e outros meios de locomoção

Você pode propor às crianças a confecção de carrinhos, caminhões e outros meios de locomoção utilizando cartolina ou papelão (em tamanho reduzido). Assim, será possível simular situações do trânsito urbano. Durante a brincadeira, converse sobre questões de segurança e sobre a importância do convívio social no trânsito, baseado na cooperação e no respeito mútuo. Uma fila de crianças pode virar um trem. Basta que cada um segure no ombro do colega da

frente. Peça às crianças para não se soltarem e para traçarem um determinado percurso. Então, converse sobre a diferença entre um veículo ferroviário e um veículo rodoviário. Mostre figuras e conte histórias sobre a rede ferroviária brasileira. Trace comparações entre o uso de rodovias e de ferrovias no Brasil. Muitas pessoas em nosso país também se locomovem de barco. Para desenvolver habilidades motoras mais sofisticadas, proponha dobraduras de papel. A dobradura de um barquinho é simples. Depois, pegue uma bacia bem grande com água e peça para que as crianças coloquem o barquinho para observá-lo flutuar. Aproveite a oportunidade para falar sobre as hidrovias, que são vias líquidas (rios, mares, lagos, etc.) usadas para os transportes e as comunicações, além dos cuidados para se locomover em um barco. A partir de imagens, vídeos, brincadeiras e outros recursos pedagógicos interativos, as crianças serão capazes de construir conhecimentos sobre os diferentes meios de locomoção e de desenvolver posturas e atitudes seguras.

2. MÚSICA E TRÂNSITO

Brincar, dançar e cantar com as crianças é muito importante. O canto integra melodia, ritmo e harmonia, desenvolvendo a audição. Ao cantarem, as crianças têm condições de adquirir um variado repertório de informações que, mais tarde, será usado em sua comunicação. Entretanto, a seleção das músicas deve ser bastante cautelosa. Músicas que exijam esforço vocal e textos muito longos e complicados, assim como gestos excessivos, comprometem essa atividade. Por isso, dê preferência a canções do cancioneiro popular infantil e músicas populares brasileiras. A escuta musical também faz parte desse conteúdo. Assim, devem ser apresentadas às crianças obras musicais de diferentes gêneros, estilos, épocas e culturas para que iniciem seus conhecimentos sobre a produção musical. Os jogos e brinquedos musicais da cultura infantil incluem os acalantos (cantigas de ninar); as parlendas (os brincos, as mnemônicas e as parlendas propriamente ditas); as rondas (canções de roda); as adivinhas; os contos; os romances, etc. Os jogos sonoro-musicais favorecem, da mesma forma, a vivência dos sons, o silêncio e a música. Na área de educação para o trânsito podem ser encontradas algumas canções, geralmente paródias, compostas com a finalidade de transmitir regras de trânsito. É fundamental que você ouça as canções antes de apresentá-las às crianças e atente para seu conteúdo e para a mensagem transmitida, pois nem sempre as letras refletem valores éticos e de cidadania e trazem conceitos corretos sobre trânsito.

Sugestões de atividades

2.1 Diferentes sons

O apito do trem, o apito do navio, o *ronco* do avião, a buzina do automóvel, o apito do agente da autoridade de trânsito são alguns exemplos de características sonoras possíveis de serem transformadas em um jogo sonoro-musical. É possível obter gravações com estes sons e pedir para que as crianças os identifiquem. Elas também podem reproduzir sons a partir de imagens apresentadas.

2.2 Os sons do agente de trânsito

Quando precisam emitir uma mensagem, os agentes de trânsito utilizam um apito. As diferentes maneiras de apitar transmitem diferentes mensagens:

- um silvo breve: siga!;
- dois silvos breves: pare!
- um silvo longo: diminua a marcha!

A partir dos sons emitidos pelo agente de trânsito, você pode criar uma brincadeira. Basta que cada criança tenha um apito (bem simples, de plástico) para começar a brincar no pátio da escola. Além disso, o reconhecimento e a utilização expressiva das diferentes características

geradas pelo silêncio e pelos sons: altura (grave e agudo), duração (curtos e longos), intensidade (fracos e fortes) e timbre (característica que distingue cada som) são conteúdos que devem ser tratados com crianças pré-escolares quando o assunto é música e que podem ser, perfeitamente, associados ao tema trânsito.

2.3 Cantar

SE ESTA RUA

Se esta rua,
Se esta rua fosse minha,
Eu mandava,
Eu mandava ladrilhar,
Com pedrinhas
Com pedrinhas de diamantes,
Só pra ver,
Só pra ver meu bem passar.

BOM BARQUEIRO

Bom barqueiro,
Bom barqueiro,
Me deixa passar,
Passar.
Tenho filho pequenino
Pra acabar de criar,
De criar.
(Cantiga do folclore de SC e PR)

TREM DE FERRO

O trem de ferro
Quando sai de Pernambuco
Vem fazendo fuco-fuco
Até chegar no Ceará.
Rebola, bola
Você diz que dá, que dá,
Você diz que dá na bola,
Na bola você não dá.

BOI BARROSO

Eu mandei fazer um laço
De couro de jacaré
Pra laçar o Boi Barroso
No cavalo pangaré
Meu Boi Barroso, meu Boi Pitanga,
O teu lugar, ai, é lá na canga.
Adeus menina, que eu vou me embora,
Não sou daqui, ai, sou lá de fora.
Meu bonito Boi Barroso
Que eu já dava por perdido,
Deixando rastro na areia,
Foi logo reconhecido.
Montei um cavalo escuro,
Trabalhei logo de espora,
Gritei a certa gente
Que meu Boi se vai embora
(Cantiga típica do folclore gaúcho)

PEGUEI UM ITA NO NORTE

Peguei um Ita no Norte

Pra vir

Pro Rio morar

12

Adeus, meu pai, minha mãe

Adeus, Belém do Pará

Ai, ai

Ai, ai

Adeus, Belém do Pará.

(Trecho da música de Dorival Caymi)

Estas são apenas algumas canções que podem ser cantadas com as crianças para desenvolver atividades voltadas ao tema trânsito. Elas falam sobre diferentes lugares, diferentes meios de locomoção. Além de cantar, converse sobre as canções e proponha a elaboração de desenhos sobre elas. Peça para que as crianças reproduzam o apito do trem, o mugido do boi (Barroso), o relinchar do cavalo pangaré. Explique onde ficam os lugares citados nas canções: Pernambuco, Rio de Janeiro, Belém do Pará. Converse também sobre o trabalho do maquinista do trem, do barqueiro, do vaquejador. Encontre figuras ou apresente vídeos que possam retratar os temas das canções, criando possibilidades para inserir o tema trânsito de forma agradável e prazerosa.

3. ARTE E TRÂNSITO

Livros de arte, revistas, visitas a exposições e a museus, filmes, peças de teatro, contato com artistas, por meio de suas obras, são atividades fundamentais para suscitar nas crianças o interesse e o gosto pela arte. O prazer despertado por estas atividades, certamente, será gerador do processo de criação. Para que a criança produza arte é essencial que conheça e compreenda a diversidade da produção artística; utilize diferentes materiais para serem manipulados e transformados; desenvolva suas próprias leituras a partir do que vê; realize produções artísticas individuais e coletivas, conversando sobre os trabalhos elaborados; valorize e respeite a ação artística. Muitas obras artísticas podem ser relacionadas ao trânsito.

Sugestões de atividades

3.1 Comparando *ontem e hoje*

Mostre às crianças obras de Johann Moritz Rugendas (1802-1858), Nicolas- Antoine Taunay (1755-1830), Jean Baptiste Debret (1768-1848) e de outros artistas que retrataram o Brasil do século XIX. Conte a história desses homens que vieram da Europa para pintar as cenas das ruas, das festas, das fazendas e de diversos outros lugares brasileiros, pois não existia máquina fotográfica. As crianças ficarão interessadas ao verem as imagens retratadas por Debret. Você pode contar histórias sobre as liteiras, também chamadas de serpentinas e cadeiras de arruar e mostrar que essas cadeiras levavam as mulheres e eram carregadas por dois escravos (parelhas ou andas). Essa é uma boa oportunidade para falar sobre o desrespeito aos negros ao longo de nossa história. A carruagem e o carro de boi eram, igualmente, meios de locomoção. Ainda é possível ver carroças e alguns poucos carros de boi no Brasil. Procure figuras que retratem o transitar das pessoas nos dias atuais e incentive a descrição oral sobre as diferenças entre elas. Os barcos retratados por Taunay, em 1829, são bem diferentes dos barcos que encontramos atualmente, por exemplo.

3.2 Museu de arte do trânsito

Apresente obras de arte contemporânea de artistas brasileiros que remetam ao tema trânsito. Muitas outras obras (inclusive aquelas que retratam o Brasil do século XIX) podem ser ampliadas e utilizadas para compor o acervo do museu de arte do trânsito. No entanto, as obras mais importantes serão as produções das crianças. Incentive as crianças a pintar suas obras de arte, retratando o transitar das pessoas em diferentes tempos e espaços, utilizando materiais simples, como papel pardo e tinta guache colorida, por exemplo. Programe com as crianças a inauguração do museu com a presença de mães e pais, da comunidade, dos alunos das outras turmas, dos professores e de funcionários não docentes da escola. Mude o acervo sempre que possível para novas visitas.

4. LINGUAGEM ORAL E ESCRITA E TRÂNSITO

Contar vivências, manifestar idéias, ouvir as outras pessoas, elaborar e responder perguntas, manifestar interesse pela leitura e pela escrita, escolher livros para ler e para apreciar são apenas algumas das capacidades que devem ser incentivadas para o desenvolvimento das linguagens oral e escrita. Nesta área, falar e escutar são palavras-chaves. Por isso, você precisa escutar e dar atenção à fala das crianças, aos seus gestos e às suas demais ações expressivas. Escutá-las sempre, orientando-as a escutar o outro e promovendo atividades capazes de incentivar sua fala. Quando não compreender exatamente o que a criança quer dizer, procure auxiliá-la sem causar-lhe constrangimentos. Repita as palavras corretamente para que a criança possa assimilar o modo certo. Reconheça o esforço que a criança faz para compreender o que ouve e expressar-se de modo coerente. Você também deve favorecer práticas de escrita. Nesta fase, as crianças precisam conviver em um ambiente alfabetizado. Elas já são capazes de identificar o seu próprio nome e o nome de alguns objetos. Entretanto, o mais importante é, mais uma vez, reconhecer o esforço da criança e dar legitimidade e significação às suas escritas iniciais, uma vez que possuem intenção comunicativa.

Sugestões de atividades

4.1 Contar histórias

É de fundamental importância que você conheça o conteúdo da história que vai contar, as relações entre as personagens, as inverdades que pode conter, os preconceitos que pode transmitir, uma vez que depois da história contada, não dá mais para voltar atrás. Além disso, simplesmente ler uma história (sem ritmo e entonação) não vai motivar a atenção e despertar a admiração e o interesse das crianças. Sendo assim, depois de escolher um bom texto e de bem contá-lo, converse com as crianças sobre o que ouviram. Provoque, instigue, pergunte. Proponha atividades que incentivem o desenho, a música, a brincadeira, o teatro e, por que não, o (re)contar histórias. As crianças podem reproduzir a história ouvida ou contar outra história para os colegas. O mercado editorial possui diversos livros de literatura infantil com qualidade e que abordam o tema trânsito diretamente. Outros livros, porém, trazem assuntos que podem ser, perfeitamente, associados ao trânsito. Neste caso, conte as histórias e converse sobre as situações apresentadas nas histórias. Você também pode pedir para que as crianças comentem o que ouviram, manifestem suas opiniões sobre determinado personagem ou situação ou, então, recontem a história ouvida. As crianças também podem e devem contar histórias. Para tanto, proponha situações formais para que as crianças possam ser ouvidas pelas demais e contem uma determinada história relacionada ao trânsito.

4.2 Sequência lógica

Comece a contar uma pequena história, como por exemplo: *Maria adora andar a pé pelo bairro onde mora. As ruas são bem tranquilas e estreitas. Elas não são asfaltadas. São cobertas por pedras que se chamam paralelepípedos. Então, quando um carro passa, faz mais barulho porque não está rodando no asfalto lisinho. Um dia Maria estava caminhando, quando ouviu um barulho muito forte. Ela levou um susto quando viu...* Então, peça para que uma criança continue a história do ponto em que parou. Cada criança deve ter, aproximadamente, trinta segundos para contar sua parte. É importante limitar o tempo para que todas possam falar, dando continuidade à história. Os resultados são sempre surpreendentes.

4.3 Histórias com figuras

Selecione figuras (de jornais ou de revistas) com uma imagem que remeta ao tema trânsito: bicicleta, motocicleta, caminhão, burro, carroça, barco, trem, estrada, pedestres, motoristas, carroceiros, etc. e cole-as, separadamente, em uma cartolina ou papel cartão. Escolha, junto com a turma, uma criança para ser a narradora e uma para ser a apresentadora. A partir daí, a apresentadora mostrará a primeira figura à narradora que deverá iniciar uma história que contenha o nome do objeto mostrado. No desenrolar da narrativa, a apresentadora continuará mostrando imagens e a contadora de história deverá incluí-las, rapidamente, em seu enredo.

4.4 Jogos verbais

O conhecimento e a reprodução de jogos verbais como trava-línguas, parlendas, adivinhas, quadrinhas e poemas são muito importantes para o desenvolvimento da linguagem oral. Alguns jogos podem criados por você para desenvolver ações educativas sobre o trânsito, tais como:

Adivinhas

- Quem é, quem é que anda a pé? (o pedestre);
- Quem é, quem é que pedala uma bicicleta? (o ciclista);
- Quando estamos em pé ele está deitado, se estamos deitados ele está em pé? (o pé);
- O que é, o que é: tem pé redondo, anda, anda e só faz dois rastros compridos? (o carro)

Trava-língua

Disseram que na minha rua tem paralelepípedo feito de paralelogramos.

Seis paralelogramos tem um paralelepípedo.

Mil paralelepípedos tem uma paralelepípedovia.

Uma paralelepípedovia tem mil paralelogramos.

Então uma paralelepípedovia é uma paralelogramolândia?

Durante ou após os jogos verbais converse com as crianças sobre o seu conteúdo, sobre o significado das palavras e crie situações que gerem debates sobre o trânsito. A partir do trava-língua sugerido acima, você pode conversar com as crianças sobre a pavimentação da rua onde moram: a rua é asfaltada?; tem paralelepípedos?; é de terra?, etc. Pode trazer à tona questões relacionadas ao trânsito de veículos e de pedestres em diferentes tipos de pavimentos. Ruas com paralelepípedos são mais escorregadias, tanto para os veículos quanto para os pedestres; é preciso tomar cuidados. Também é possível falar sobre a importância de vias bem pavimentadas (sem buracos) e de calçadas bem conservadas. A calçada em frente à escola está bem conservada? Os pedestres podem transitar por ela sem medo de cair? Por que é necessário conservar as calçadas? Quem pode transitar pelas calçadas? Como é possível perceber, trânsito é

um tema abrangente e o mais importante: faz parte da vida cotidiana das crianças e, portanto, há repertório para a troca de experiências tanto em momentos formais quanto informais.

5. NATUREZA E SOCIEDADE E TRÂNSITO

Para trabalhar com este eixo, programe situações que favoreçam a compreensão dos diferentes modos de vida das pessoas, assim como dos diferentes lugares e paisagens. Além disso, conteúdos relacionados aos objetos e sua transformação, aos seres vivos e aos fenômenos da natureza também devem ser abordados. Há, portanto, inúmeras possibilidades de desenvolver atividades relacionadas ao trânsito neste eixo. Afinal, a forma com que as pessoas se locomovem (transitam) está diretamente relacionada ao lugar onde vivem. O tema trânsito também favorece a realização de experiências, nas quais as crianças podem agir sobre objetos com a finalidade de testar hipóteses e de resolver problemas. As experiências têm como principal função ampliar o conhecimento das crianças sobre determinados fenômenos naturais e fazer com que os relacionem à sua maneira de ver o mundo.

Sugestões de atividades

5.1 Diferentes paisagens, diferentes lugares, diferentes modos de vida

Apresente às crianças imagens, vídeos, figuras de revistas e jornais, livros que apresentem diferentes paisagens. A partir daí, incentive a troca de idéias e de opiniões, por meio de questionamentos: onde fica este lugar?; quem está dentro desse barco (ou desse carro, ou desse caminhão, etc.)?; o que esta pessoa vai fazer?; como é a vida dessa pessoa?; onde ela mora?; o que ela come?; essa pessoa leva uma vida diferente da sua?; etc. Trabalhe com questões do ir e vir das pessoas que moram em comunidades ribeirinhas, por exemplo, e explique como é a forma de vida dessas pessoas, qual o meio de locomoção que as crianças dessas comunidades utilizam para ir à escola. Converse sobre as diferenças existentes entre a vida dos seus alunos e a vida dessas crianças. Diferentes imagens suscitarão diferentes questões que podem ser analisadas sob a ótica do transitar humano. Incentive as crianças a manifestarem suas opiniões e, quando possível, interfira apresentando informações importantes para subsidiar a conversa e trazer novos conhecimentos. Após terem debatido determinado assunto, você pode dividir a turma em dois grupos para um trabalho coletivo e propor, por exemplo, a montagem de um painel com recortes de figuras com elementos pertinentes ao espaço urbano e outro com elementos que remetam ao espaço rural. Neste momento, reforce a idéia de que transitar é um direito de todas as pessoas, independentemente do lugar onde vivem ou do meio de locomoção que utilizam.

5.2 Experiências (conhecimento científico)

As atividades pré-escolares podem se alicerçar na experimentação (relacionada à idéia de ensaio). A possibilidade de fazerem e refazerem uma experiência: manipulando diferentes objetos, oralizando pensamentos, estabelecendo relações sociais favorece novas possibilidades formativas, rumo a uma maior autonomia. Para desenvolver experiências relacionadas ao trânsito, você pode utilizar uma folha de papel alumínio para construir barcos e colocá-los em recipiente com água para dar noção de densidade e empuxo, por exemplo. Utilizando bolinhas, carrinhos e pêndulos é possível simular choques e colisões, dando a idéia de movimento e impulso. Para demonstrar a mesma idéia, pode ser realizada uma experiência com um carrinho (montado com blocos, por exemplo) e um boneco sentado. Ao movimentar o carrinho contra outro objeto, o boneco será arremessado. No entanto, se o boneco estiver preso ao carrinho (com um elástico) não acontecerá o mesmo. Associe a experiência ao trânsito no interior dos veículos, conversando sobre a importância do cinto de segurança em todos os bancos, assim como dos equipamentos de retenção para as crianças (bebê conforto, cadeirinha, assento de elevação).

6. MATEMÁTICA E TRÂNSITO

São muitos os conteúdos a serem trabalhados neste eixo: números e sistema de numeração, contagem, notação e escrita numéricas, operações, grandezas e medidas, espaço e forma. Quando o conteúdo é espaço e forma, é possível desenvolver uma série de atividades voltadas ao tema trânsito, pois as crianças exploram o espaço ao seu redor e, progressivamente, por meio da percepção e da maior coordenação de movimentos, organizam mentalmente seus deslocamentos. Aos poucos, também antecipam seus deslocamentos, podendo representá-los por meio de desenhos, estabelecendo relações de contorno e vizinhança. As relações espaciais nos deslocamentos podem ser trabalhadas a partir da observação de pontos de referência que as crianças adotam, a sua noção de distância, de tempo, etc. É possível, por exemplo, pedir para as crianças descreverem suas experiências em deslocar-se diariamente de casa à escola. Nesse sentido, o trabalho com trânsito pode envolver a identificação de pontos de referência para que as crianças se situem e se desloquem no espaço. Você também pode desenvolver atividades relacionadas à descrição e à representação de pequenos percursos e trajetos, levando em conta pontos de referência.

Sugestões de atividades

6.1 Passeios

Sair das dependências da escola exige cuidados. Por isso, a cada passeio programado (idas ao teatro, visitas a museus, etc.) você poderá prever ações relacionadas ao trânsito: como comportar-se no interior do veículo em que serão transportados; ao descer da condução formar fila, não correr para a rua, etc. Proponha às crianças a observação do trajeto realizado para que na volta possam traçá-lo em um rolo de papel pardo. Pergunte o que viram no caminho, se passaram por ruas largas ou estreitas, quais os pontos de referência observados. Trace comparações entre os pontos de referência observados durante o passeio com aqueles que existem perto da casa dos alunos.

6.2 Tangran

O tangran é um quebra-cabeça de origem chinesa que causou sensação no século XIX. Com ele as crianças podem montar uma infinidade de figuras. Fazer o tangran é simples. Basta recortar um quadrado de cartolina com 15 cm de lado, marcar as linhas e recortar as diferentes peças (conforme figura abaixo). Quando tiver as sete peças, chamadas *tans*, proponha combinações para criar figuras. Uma regra é importante: as sete peças sempre precisam ser usadas para compor as figuras. As crianças podem montar barquinhos, pessoas, casas, navios e outros elementos. Junto com as crianças, cole as figuras criadas para formar o painel de uma cidade, por exemplo. As peças podem ter tamanhos variados. Existem também tangrans disponíveis para serem impressos e recortados pelas crianças.

6.3 Do maior para o menor

Para que as crianças se relacionem com a matemática, é necessário que façam todas as relações possíveis entre os objetos: é igual, é diferente, é maior, é menor, etc. Por isso, proporcione situações que levem as crianças à construção de todas as relações possíveis entre os objetos: agrupá-los por semelhanças; fazer classificações simples e em série; comparar tamanhos: maior, menor, igual etc. O § 2º, do inciso XII, do Artigo 29, do Código de Trânsito Brasileiro dispõe que *respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo,*

em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Este parágrafo pode ser traduzido para as crianças por meio de jogos com diferentes meios de locomoção (de brinquedo ou imagens): um caminhão, um ônibus, uma van, uma caminhonete, um automóvel, uma motocicleta, uma bicicleta, uma pessoa. Ao pedir para que as crianças coloquem os brinquedos/imagens em ordem decrescente, converse sobre a importância do respeito aos pedestres, uma vez que todos os veículos juntos são responsáveis pela sua segurança.

TERCEIRA PARTE

III. CONTEÚDOS RELACIONADOS AO TRÂNSITO

Diante das atividades sugeridas é possível perceber que o trânsito pode fazer parte da prática educativa cotidiana pré-escolar. Entretanto, por se tratar de um assunto específico, faz-se necessária a enumeração de alguns conteúdos que possam servir de referência para seu trabalho. Os conteúdos da pré-escola devem abranger, para além de fatos, conceitos e princípios, também os conhecimentos relacionados a procedimentos, atitudes, valores e normas como objetos de aprendizagem. A explicitação dos conteúdos relacionados ao trânsito, a seguir enumerados, aponta para a necessidade de se trabalhar de forma intencional e integrada aos demais conteúdos constantes na proposta pedagógica da instituição de ensino.

1. PROCEDIMENTOS BÁSICOS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO E AUTOCUIDADO

- Como atravessar uma rua e andar em calçadas: atentar para a sinalização (cores do semáforo, faixas de travessia), pedir sempre a companhia de um adulto (o adulto deve segurar a criança pelo pulso), não andar nas beiradas da calçada, usar roupas claras e colar na mochila adesivo com material reflexivo para melhor ser visto.
- Como ser transportado no interior dos diversos tipos de veículos (a importância do cinto de segurança e dos equipamentos de retenção conforme legislação vigente, embarque e desembarque).
- Cuidados ao brincar fora de casa: procurar local cercado, pedir sempre a companhia de um adulto, não correr atrás de bolas e de outros brinquedos ou de cachorros.
- Comportamentos adequados no interior do transporte escolar: usar cinto, não colocar braços para fora da janela, respeitar o motorista.
- Cuidados ao andar de bicicleta: usar capacete, roupas claras e sapatos fechados, andar apenas em locais apropriados e pedir sempre a companhia de um adulto.

2. IDENTIFICAÇÃO DE SITUAÇÕES DE RISCO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM AMBIENTES PRÓXIMOS

- Situações que podem ocorrer caso as crianças brinquem ou parem em entradas de garagem, quintais sem cerca, estacionamentos de veículos.
- Locais seguros para andar de bicicleta são ciclovias ou ciclofaixas, parques e praças, sempre na companhia de um adulto. Crianças devem identificar os riscos de andar de bicicleta em sacadas ou perto de piscinas.
- Situações de risco onde não haja calçada, sinalização, passarela, acostamento ou demais locais para andar e/ou atravessar.
- Locais com grande volume de tráfego, muitos veículos estacionados, vias com limites altos de velocidade estabelecidos, ausência de uma rodovia dividida e poucos dispositivos de segurança

para pedestres, como passarelas e lombadas eletrônicas, são fatores que aumentam a probabilidade de atropelamentos.

IV. ORIENTAÇÕES GERAIS

Se você quiser obter mais informações sobre trânsito para compartilhar com as crianças é importante estar sempre atualizado. Atualmente há diversos *sites*, livros e outros recursos direcionados ao tema. Entretanto, além da informação, você deve considerar a educação para o trânsito em sua proposta pedagógica e atentar a alguns aspectos importantes reiterados a seguir:

- o trabalho com o tema trânsito deve ser concebido como forma de desenvolver atitudes e valores pautados no respeito, na cooperação, na solidariedade, entre outros fundamentais à vida em sociedade;
- o trabalho com o trânsito não deve se limitar ao espaço da sala de aula, sendo necessário explorar ambientes externos que propiciem a locomoção das crianças. Atividades como andar pela escola, observar o trânsito em frente à escola, realizar passeios, são imprescindíveis para motivar debates a partir das situações observadas;
- o trânsito deve ser tema trabalhado sistemática e continuamente, pois realizar atividades sobre o assunto apenas em momentos estanques ou em datas comemorativas não são suficientes para a construção de uma nova cultura de paz;
- as crianças devem ter acesso a recursos diversificados: textos literários, imagens, vídeos, músicas, obras de arte, enfim, tudo aquilo que incentive as atividades sobre o tema;
- o trânsito não deve ser abordado de modo negativo, como um problema insolúvel. As crianças precisam compreender que ao adotarem comportamentos seguros, baseados no respeito mútuo e na cooperação, é possível conviver de forma saudável no espaço público;
- o tema trânsito não se restringe à aprendizagem de regras e normas de circulação e conduta, devendo servir de objeto a questões voltadas ao meio ambiente, ao patrimônio histórico, às diferenças sociais, econômicas e culturais da população;
- ao implementar a educação para o trânsito em sua proposta pedagógica, você deve compreender a dimensão conceitual expressa na palavra **trânsito**, a fim de possa criar e propor atividades significativas que visem a adoção de comportamentos voltados ao bem comum no espaço público.

INTRODUÇÃO

Estas **Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental** são referências e orientações pedagógicas para a inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares e ancoram-se nos seguintes fundamentos:

I - nas bases legais que orientam:

- a) os Sistemas de Ensino da Educação Brasileira;
- b) o Sistema Nacional de Trânsito;

II - na dimensão conceitual de trânsito como direito de todas as pessoas e que compreende aspectos voltados à segurança, à mobilidade humana, à qualidade de vida e ao universo das relações sociais no espaço público;

III - no reconhecimento do trânsito como tema de urgência social, de abrangência nacional, que apresenta possibilidade de ensino e aprendizagem e que favorece a compreensão da realidade e a participação social;

IV - no conjunto de valores que regulam nosso sistema de convivência e que envolvem o pensar e o agir de cada pessoa, respeitando sua liberdade;

V - nas fases de desenvolvimento do aluno e nas características específicas de cada etapa de ensino.

VI - nas diversidades culturais, nos diferentes espaços geográficos e nas relações que neles ocorrem, nas características regionais e locais da sociedade, da economia e da clientela. A inclusão do trânsito como tema transversal tem como objetivos:

I - priorizar a educação para a paz a partir de exemplos positivos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público;

II - desenvolver posturas e atitudes para a construção de um espaço público democrático e equitativo, por meio do trabalho sistemático e contínuo, durante toda a escolaridade, favorecendo o aprofundamento de questões relacionadas ao tema trânsito;

III - superar o enfoque reducionista de que ações educativas voltadas ao tema trânsito sejam apenas para preparar o futuro condutor;

IV - envolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas;

VI - contribuir para mudança do quadro de violência no trânsito brasileiro que hoje se apresenta;

VII - criar condições que favoreçam a observação e a exploração da cidade, a fim de que os alunos percebam-se como agentes transformadores do espaço onde vivem. Para que o tema trânsito possa ser implementado com êxito no Ensino Fundamental é muito importante adotar procedimentos, considerando:

I - o planejamento de atividades que promovam a análise, o debate e a reflexão sobre diferentes situações relacionadas ao transitar humano;

II - o uso do ambiente real de circulação (a cidade) como principal recurso educativo para o exercício da cidadania no trânsito;

III - a produção e a socialização de conhecimentos relacionados ao tema a partir do incentivo à pesquisa, à leitura e à escrita, à criatividade, à troca de idéias e de experiências;

IV - a promoção do envolvimento da família e da comunidade em atividades voltadas ao tema;

V - a execução de ações e a utilização de recursos educativos que expressem as concepções adotadas nesta publicação. É importante salientar que este documento vem ao encontro dos Parâmetros Curriculares Nacionais do Ensino Fundamental (PCN) ao explicitarem que de acordo com a realidade de cada lugar, as escolas podem eleger, se quiserem – além dos temas transversais estabelecidos – temas locais para serem trabalhados.

(...) Tomando-se como exemplo o caso do trânsito, vê-se que, embora esse seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significado principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza extremamente diversa. Pense-se, por exemplo, no direito ao transporte associado à qualidade de vida e à qualidade do meio ambiente; ou o desrespeito às regras de trânsito e a segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, visto de forma ampla, o tema trânsito remete à reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais.

Parâmetros Curriculares Nacionais: apresentação dos temas transversais, ética. Secretaria de Ensino Fundamental. Brasília: MEC/SEF, 1997. p.35.

Além disso, ao publicar estas diretrizes, o Denatran acata sugestão do Conselho Nacional de Educação, emitida por meio do Parecer CNE/CEB n. 22/2004, de 05 de agosto de 2004, homologado no Diário Oficial da União em 04 de fevereiro de 2005 firmando que:

As instituições de ensino brasileiras devem considerar, na definição de seus projetos pedagógicos, a busca de comportamentos adequados no trânsito. (...) A fim de facilitar a propagação da idéia sugere-se ao Denatran que envide esforços no sentido de produzir material de apoio para que as escolas possam utilizá-lo nos seus projetos de educação para o trânsito.

Sendo assim, a inserção do trânsito como tema transversal às áreas curriculares é um importante desafio lançado aos educadores brasileiros para que seja possível a construção de um espaço público mais justo, mais humano e cidadão.

1. IMPORTÂNCIA DO TEMA

De acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2005), 1 milhão de crianças entre 0 e 14 anos morrem em decorrência de acidentes todos os anos ao redor do mundo e cerca de 50 milhões ficam com sequelas permanentes. No Brasil, os acidentes representam a principal causa de morte de crianças entre 0 e 14 anos. Segundo o Ministério da Saúde, cerca de 6 mil crianças até 14 anos morrem e 140 mil são hospitalizadas anualmente no país, representando R\$ 63 milhões gastos na rede do Sistema Único de Saúde (SUS). O Estudo de Mortalidade e Hospitalização por Acidentes com Crianças até 14 anos, coordenado pela ONG Criança Segura, divulgado em 2007, revela que dentre os acidentes com crianças de até 14 anos, o trânsito é responsável por 40% das mortes, como pode ser observado no quadro a seguir:

Tipo de acidente Total de mortes 0 a 14 anos

2005 2004 2003

Acidentes de trânsito 2.364 (40,7%) 2.427 (41,1%) 2.446 (41%)

Afogamento 1.496 (25,7%) 1.533 (26%) 1.527 (25%)

Sufocação 806 (13,9%) 791 (13,4%) 771 (13%)

Queimaduras 367 (6,3%) 387 (6,6%) 420 (7%)

Outros 317 (5,5%) 329 (5,6%) 367 (6%)

Quedas 310 (5,3%) 292 (4,9%) 289 (5%)

Intoxicações

(envenenamento)

108 (1,9%) 109 (1,8%) 121 (2%)

Armas de fogo 40 (0,7%) 34 (0,6%) 52 (1%)

Total 5.808 5902 5993

DATASUS – Ministério da Saúde 2003/2004

Acidentes ocorridos em meio terrestre, excluindo-se os meios aéreos, aquáticos e não identificados.

Importante salientar que das 2.364 crianças mortas em acidentes de trânsito em 2005, 1.109 eram pedestres, vítimas de atropelamentos. Os números relativos a 2005, expressos acima, denunciam a morte de, aproximadamente, 7 crianças por dia em acidentes de trânsito no Brasil, excluindo aquelas hospitalizadas e com seqüelas temporárias ou permanentes. Estudo recente realizado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) também aponta para a preocupante realidade dos acidentes de trânsito envolvendo crianças. Entre 2000 e 2007, considerando os acidentes nos quais houve identificação da idade das vítimas, 187.600 mil crianças, de 0 a 12 anos, sofreram acidentes de trânsito, sendo que 8.029 morreram. Os números apresentados demonstram a necessidade e a urgência da adoção de medidas, sobretudo educacionais, capazes de reverter esta situação que, conforme o Ministério da Saúde, pode ser configurada como uma séria questão de saúde pública. Diante disso, a inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares torna-se imprescindível, pois o trabalho permanente nas escolas provocará, indubitavelmente, mudanças de atitudes que contribuirão para garantir a segurança das crianças no espaço público.

2. TRANSVERSALIDADE

A transversalidade refere-se à ação pedagógica que se propõe a trabalhar com temas, considerados relevantes, cujos conteúdos – sobretudo atitudinais – podem estar relacionados a todas as disciplinas. Portanto, um tema transversal não é uma disciplina. Ele *transpassa* as disciplinas, tendo como principais objetivos potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social. Os PCN esclarecem a proposta de *transversalidade* quando explanam sua diferença em relação à *interdisciplinaridade*:

A interdisciplinaridade questiona a segmentação entre os diferentes campos de conhecimento produzida por uma abordagem que não leva em conta a inter-relação e a influência entre eles – questiona a visão compartimentada (disciplinar) da realidade sobre a qual a escola, tal como é conhecida, historicamente se constituiu. Refere-se, portanto, a uma relação entre disciplinas. A transversalidade diz respeito à possibilidade de se estabelecer, na prática educativa, uma relação entre aprender na realidade e da realidade de conhecimentos teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade) e as questões da vida real (aprender na realidade e da realidade).

Sendo assim, os temas transversais têm por objetivo trazer à tona, em sala de aula, questões sociais que possibilitem a construção da democracia e da cidadania. É importante esclarecer que os temas transversais não são novas áreas ou disciplinas. Eles devem ser incorporados ao projeto pedagógico das escolas, por isso têm caráter de transversalidade, sendo parte integrante das áreas e não algo estanque. Os temas transversais *entram* no ensino das áreas para serem refletidos e analisados a partir de um trabalho compartilhado entre alunos e professores. O trânsito, compreendido de modo abrangente, pode ser inserido de forma transversal em todas as disciplinas, pois se trata de um tema inerente à realidade de todas as pessoas, em todos os tempos, em todos os lugares.

3. TRÂNSITO E CURRÍCULO

A palavra *currículo* pode ser entendida como o conjunto das disciplinas escolares ou, ainda, como a exposição dos conteúdos a serem trabalhados em cada disciplina. Porém, a concepção do termo currículo, na educação brasileira atual, vai além da simples enumeração dos conteúdos referentes às áreas do conhecimento (disciplinas). O currículo está expresso em princípios e metas que devem nortear o projeto pedagógico da escola. Em seu projeto pedagógico, a escola deve programar o que ensinar em cada área do conhecimento (conteúdos), mas deve se comprometer, também, com o desenvolvimento de capacidades que possibilitem ao aluno intervir em sua realidade para transformá-la. Por isso, para que o trânsito seja inserido no currículo escolar, é indispensável que seja concebido e tratado com a finalidade de assegurar o direito de ir e vir: a pé, de automóvel, de bicicleta, de caminhão, de barco, de trem ou com qualquer outro meio de transporte.

A compreensão do trânsito como parte da vida cotidiana de todas as pessoas; sua necessidade de locomoção no espaço, de comunicação com o espaço e, sobretudo de convívio social no espaço público, favorecerá o trabalho educativo com foco em atividades nas quais os alunos assimilem com clareza que os conflitos no trânsito só podem ser minimizados quando valores, posturas e atitudes estiverem voltados ao bem comum. A escola, como espaço determinante à apreensão, à compreensão, à análise e à reflexão da realidade torna possível a ação dos alunos como sujeitos históricos, pois não há democracia sem participação. E, para viver em uma sociedade verdadeiramente democrática é necessário exigir os direitos conquistados; conhecer e respeitar as leis; agir com consciência e responsabilidade e acompanhar as transformações do mundo, num processo de aprendizagem permanente. A inserção do tema trânsito no currículo escolar requer, portanto, ações educativas permanentes que transcendam a aprendizagem de regras, normas e leis de trânsito. É possível ensinar a uma criança como atravessar uma via de forma segura.

Entretanto, além deste ensinamento, podem ser criadas situações que mostrem como ajudar uma pessoa portadora de deficiência a atravessar a via, por exemplo. Logo, a inserção do tema trânsito nas áreas curriculares deve ir além de *ensinar o que fazer*; deve *ensinar como ser*. Trabalhar em favor de uma educação para a vida, que contribua para o desenvolvimento das pessoas em sua socialização no espaço público é o grande desafio e o compromisso a ser assumido pelos professores do Ensino Fundamental.

4. OBJETIVOS GERAIS DO TEMA TRÂNSITO NO ENSINO FUNDAMENTAL

A inclusão do tema trânsito no currículo das instituições de Ensino Fundamental deve ser organizada de forma a possibilitar ao aluno:

- I - conhecer a cidade onde vive, tendo oportunidade de observá-la e de vivenciá-la;
- II - conhecer seus direitos e cumprir seus deveres ao ocupar diferentes posições no trânsito: pedestre, passageiro, ciclista;
- III - pensar e agir em favor do bem comum no espaço público;
- IV - manifestar opiniões, idéias, sentimentos e emoções a partir de experiências pessoais no trânsito;
- V - analisar fatos relacionados ao trânsito, considerando preceitos da legislação vigente e segundo seu próprio juízo de valor;
- VI - identificar as diferentes formas de deslocamento humano, desconstruindo a cultura da supervalorização do automóvel;
- VII - compreender o trânsito como variável que intervém em questões ambientais e na qualidade de vida de todas as pessoas, em todos os lugares;
- VIII - reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no trânsito para a preservação da vida;
- IX - adotar, no dia-a-dia, atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas, buscando sua plena integração ao espaço público;
- X - conhecer diferentes linguagens (textual, visual, matemática, artística, etc.) relacionadas ao trânsito;
- XI - criar soluções de compromisso para intervir na realidade.

5. CONTEÚDOS

A Lei n. 11.274, aprovada em fevereiro de 2006, institui o ensino fundamental de nove anos de duração com a inclusão das crianças de seis anos de idade. A implementação do ensino fundamental de nove anos tem dois objetivos principais: oferecer maiores oportunidades de aprendizagem no período da escolarização obrigatória e assegurar que, ingressando mais cedo no sistema de ensino, as crianças prossigam nos estudos, alcançando maior nível de escolaridade. A nova organização do Ensino Fundamental deverá incluir dois elementos: os nove anos de trabalho escolar e a nova idade que integra esse ensino. Para garantir uma nomenclatura comum às múltiplas possibilidades de organização desse nível de ensino (séries, ciclos, outros – conforme Artigo 23 da Lei n. 9.394/96), o Ministério da Educação (MEC) sugere que o Ensino Fundamental seja assim mencionado:

ENSINO FUNDAMENTAL

ANOS INICIAIS ANOS FINAIS

1º ano 2º ano 3º ano 4º ano 5º ano 6º ano 7º ano 8º ano 9º ano

Nesse sentido, os conteúdos apresentados a seguir respeitarão a orientação do MEC no que diz respeito à organização do Ensino Fundamental. É importante salientar, também, que tais conteúdos estão referenciados no princípio da **prevalência dos direitos humanos**, um dos princípios estabelecidos na Constituição Brasileira, bem como no Código de Trânsito Brasileiro. Os conteúdos foram reunidos em seis blocos gerais, explicitados adiante, e selecionados com base nos seguintes critérios:

- a possibilidade de inclusão do tema trânsito no ensino dos conteúdos das áreas de conhecimento escolar;
- a necessidade do ensino e da aprendizagem de conceitos, procedimentos, valores e atitudes como forma de reverter o quadro de violência evidenciado no trânsito brasileiro;

- a importância da análise e da reflexão acerca do tema trânsito como forma de preservação da vida.

5.1 Conteúdos para os anos iniciais (1º ao 5ºanos)

5.1.1 Os lugares

Este bloco tem a função de promover situações que levem à observação, à exploração, à análise, ao debate e à produção de conhecimentos sobre os lugares onde os alunos vivem e que fazem parte de seu cotidiano: a casa, a escola, a rua de casa, a rua da escola, o bairro, o entorno.

Para trabalhar com este bloco foram eleitos os seguintes conteúdos:

- os diferentes tipos de moradia em função de condições climáticas, culturais, sociais, econômicas; as regras da casa; a organização do espaço físico; a forma de locomoção das famílias;
- a organização da sala de aula; os locais apropriados para a realização de diferentes tipos de atividades; as regras da escola; as regras da sala; a preservação do espaço físico da escola, do seu mobiliário e de todo o seu patrimônio; os *pontos críticos* da escola (locais onde podem ocorrer acidentes e quedas); as características do entorno da escola e do bairro onde se localiza; os problemas no trânsito enfrentados durante o período de entrada e saída dos alunos;
- as características do trânsito em áreas rurais próximas a estradas e rodovias; em bairros comerciais, residenciais e industriais; as diferentes atividades exercidas nos bairros e sua relação com o trânsito de pedestres e de veículos; a história do bairro onde se localiza a escola; as transformações ocorridas na paisagem natural;

5.1.2 A cidade

Este bloco parte da cidade compreendida como lugar *onde se pode praticar a vida*, sendo o ponto de partida e o principal recurso educativo para trabalhar com questões relacionadas ao tema trânsito.

Os seguintes conteúdos podem ser abordados neste bloco:

- os aspectos da paisagem da cidade em relação à cultura, ao lazer, às atividades comerciais, industriais, financeiras;
- a história da cidade e as transformações da paisagem natural;
- a influência do trânsito em aspectos ambientais e sua relação com a qualidade de vida dos habitantes;
- a importância de uma cidade acessível a todas as pessoas: guias rebaixadas, elevadores em pontos de ônibus (plataforma de elevação vertical), vagas para estacionamento de veículos de pessoas com deficiência física, pisos especiais para pessoas com deficiência visual; a necessidade de adaptação e adequação das construções arquitetônicas para possibilitar o acesso de todas as pessoas;
- a planta da cidade para a identificação de vias paralelas, vias transversais, vias preferenciais, pontos referenciais, localização de endereços;
- o transporte público: condições, itinerários, quantidade para atender a demanda de deslocamento da população;
- locais apropriados para lazer, caminhadas, andar de bicicleta (ciclovias, ciclofaixas);
- condições das calçadas e das vias da cidade para o trânsito seguro de pedestres e de veículos.

5.1.3 O direito de ir e vir

Este bloco pretende oferecer elementos que suscitem o debate sobre a necessidade e o direito que todas as pessoas têm de locomover-se com segurança no espaço público, bem como

sobre a importância de conhecer e de respeitar as regras e as normas sociais e legais que regem tal direito. Para este bloco foram eleitos os seguintes conteúdos:

- as diferentes posições ocupadas pelos alunos do ensino fundamental no trânsito (pedestre, passageiro, ciclista);
- as características das vias abertas à circulação urbana, conforme sua utilização e a compreensão das regras para a locomoção segura em cada uma delas (via de trânsito rápido, via arterial, via coletora, via local);
- as diferentes formas de locomoção no decorrer dos tempos, evolução histórica dos meios de transporte;
- as diferentes formas de locomoção em diferentes paisagens e regiões brasileiras;
- as dificuldades de locomoção enfrentadas por pessoas com deficiências físicas, motoras e sensoriais;
- a diferença entre o automóvel utilizado como meio de locomoção e como bem de consumo e/ou símbolo de *status* social;
- a importância do direito ao transporte público de qualidade e da prática do transporte solidário.

5.2 Conteúdos para os anos finais (6º ao 9º anos)

5.2.1 As linguagens do trânsito

A intenção deste bloco é explorar as diferentes linguagens utilizadas no trânsito, percebendo-as como forma objetiva de traduzir mensagens fundamentais à locomoção segura das pessoas no espaço público. No trânsito é possível encontrar, basicamente, três tipos de linguagem: a **visual**, baseada em ícones (figuras e imagens); a **sonora**, em sons emitidos pelo agente de trânsito, pelas buzinas dos veículos; e a **gestual**, em gestos dos agentes de trânsito, de condutores, pedestres, ciclistas, motociclistas e demais usuários das vias públicas. São estas linguagens que possibilitam a comunicação com o espaço público e no espaço público. Se as pessoas não decodificarem as mensagens transmitidas por meio das linguagens utilizadas no trânsito, causarão situações de conflito e acidentes.

Os conteúdos definidos para este bloco são:

- a sinalização de trânsito e sua importância para assegurar a locomoção de todas as pessoas (motorizadas ou não): sinalização horizontal, sinalização vertical, dispositivos de sinalização auxiliar, luminosos, sonoros, gestos do agente de trânsito, do condutor e do pedestre;
- sinais e gestos do ciclista para transitar em vias públicas;
- avanços tecnológicos dos dispositivos de fiscalização auxiliar: radares, fotossensores, lombadas eletrônicas;
- consequências ocasionadas ao meio ambiente em função da poluição sonora e visual dos centros urbanos.

Os conteúdos deste bloco, especialmente aqueles relacionados à sinalização, devem ter como objetivo promover a análise e a compreensão das mensagens transmitidas. Compreender, neste caso, não significa *repetir*, *memorizar* ou, simplesmente, *obedecer* aos sinais de trânsito, mas descobrir suas razões pelo entendimento progressivo, a partir de vivências e de recursos educativos atraentes que incentivem a pesquisa, a observação e o estudo sobre o assunto. Assim, os conteúdos partirão do universo cultural dos alunos que, confrontado com o conhecimento formal, promoverá uma nova leitura da realidade, refletindo em mudança de atitude frente ao trânsito.

5.2.2 Segurança no trânsito

Todos os conteúdos enumerados até o momento envolvem, direta ou indiretamente, a palavra-chave do trânsito: **segurança**. Na acepção da palavra, segurança é *a qualidade ou condição do que é seguro, livre de risco*. Sendo assim, os veículos devem ser seguros, as vias

devem ser seguras, as calçadas devem ser seguras, enfim o espaço público deve ser seguro, ou seja, livre de risco para todas as pessoas. Garantir a segurança neste espaço é tarefa dos órgãos públicos. De acordo com o § 2º do Artigo 1º do CTB:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar medidas a assegurar este direito.

Já o Artigo 72 dispõe que:

Todo o cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

Como é possível constatar, de acordo com a lei, todas as pessoas podem e devem exigir o direito de transitar com segurança. Entretanto, há aquelas que, em vez de reclamarem por medidas de segurança, adotam **comportamentos de risco**: desrespeitam a sinalização, dirigem em alta velocidade, não utilizam equipamentos de segurança obrigatórios, bebem e dirigem, entre tantas outras atitudes que deveriam ser repudiadas pela sociedade, mas tornaram-se tão recorrentes que, muitas vezes, são banalizadas. Por isso, neste bloco é fundamental que os alunos compreendam que nenhuma atitude no trânsito pode ser considerada sob o ponto de vista individual, uma vez que a adoção de comportamentos de risco expõe, também, a vida de outras pessoas. Portanto, a prática de ações livres de risco (ações seguras) é o princípio básico para impedir a ocorrência de acidentes no trânsito. No caso do trânsito, o significado da palavra acidente, como *acontecimento casual, fortuito e imprevisto*, perde o sentido, pois os acidentes de trânsito são, em regra, previsíveis, ou seja, podem ser evitados a partir da adoção de comportamentos seguros. Com a finalidade de orientar os alunos à adoção de valores, posturas e atitudes seguras no trânsito, para este bloco foram selecionados os seguintes conteúdos:

- **segurança de pedestres**: locais seguros para atravessar vias; roupas claras para melhor ser visto, uso de adesivos reflexivos em mochilas; regras para transitar em calçadas; cuidados com locais de risco (saídas de garagens, estacionamentos); importância de ver e ser visto;
- **segurança de passageiros**: respeito às regras e às normas para transitar no interior de veículos (automóvel, transporte escolar, transporte coletivo) e como passageiros em motocicletas, conforme a idade das crianças; a importância do uso do cinto e demais equipamentos de segurança;
- **segurança de ciclistas**: acessórios de segurança para os ciclistas (capacete, cotoveleira, luvas, sapatos fechados, roupas claras); equipamentos de segurança para as bicicletas (sinalização noturna dianteira, nos pedais, nas laterais e traseira da bicicleta, espelho retrovisor do lado esquerdo e campainha); cuidados com a bicicleta (pneus, freios); os casos em que o ciclista deve desmontar da bicicleta para transitar como pedestre; os perigos de *pegar carona* na traseira de ônibus ou caminhões;
- **órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)**: a importância de conhecer as competências estabelecidas para cada órgão e entidade que compõe o SNT, descritas no CTB.

5.2.3 Convivência social no trânsito

Como já mencionado, nenhuma atitude no trânsito pode ser concebida sob o ponto de vista individual, pois todas as pessoas se locomovem num espaço público, ou seja, num espaço que pertence a toda a coletividade. Neste espaço de relacionamento interpessoal podem ser criadas situações harmoniosas ou de conflito. De acordo com o autor Eduardo Vasconcellos existem dois tipos de conflito no trânsito: físico e político.

O *conflito físico*, mais aparente no trânsito, é caracterizado pela disputa do espaço: quando um pedestre quer atravessar a via no meio dos veículos ou quando dois veículos se aproximam ao mesmo tempo de um cruzamento. O *conflito político* reflete o interesse pessoal no trânsito, de acordo com as posições ocupadas em um determinado momento: quando a pessoa é pedestre, exige que os veículos parem para lhe dar passagem, mas quando dirige um veículo, reclama dos pedestres e não dá passagem. É importante ressaltar que a posição das pessoas no trânsito muda constantemente. Isso possibilita o entendimento que não existem pedestres, condutores ou passageiros como seres imutáveis. Vem daí, a importância de desenvolver atividades nas quais os alunos assumam diferentes posições e compreendam que os conflitos no trânsito só podem ser minimizados quando suas atitudes, independentemente da posição ocupada, estiverem voltadas ao **bem comum**. Assim sendo, este bloco deve enfatizar conteúdos que suscitem análises, reflexões e debates sobre o comportamento das pessoas no trânsito, não para sentenciar culpas, mas para favorecer aprendizagens que possam ser refletidas por meio de atitudes éticas e de cidadania.

Os conteúdos eleitos para este bloco são:

- respeito ao espaço público e ao patrimônio cultural;
- educação no trânsito: dar a vez; ceder o lugar; ajudar as pessoas; evitar conflitos;
- consequências do uso de bebida alcoólica e de substâncias psicoativas tanto para condutores quanto para pedestres;
- o estudo da interdependência entre trânsito e violência;
- a reflexão sobre menores ao volante;
- a análise das causas dos acidentes de trânsito;
- a responsabilidade dos condutores de veículos em relação aos pedestres;
- a análise de casos reais relacionados a acidentes e *brigas* no trânsito, divulgados pela mídia.

6. ORIENTAÇÕES DIDÁTICAS

A partir de uma visão abrangente acerca do tema, o trânsito pode ser inserido em todas as áreas curriculares, conforme exemplos explicitados a seguir.

6.1 Trânsito na Língua Portuguesa

O estudo da Língua Portuguesa deve criar condições para que os alunos sejam capazes de ler, interpretar e produzir a língua, de modo a compreenderem e serem compreendidos. O domínio da língua está diretamente relacionado à participação social, pois é por meio dela que as pessoas se comunicam, têm acesso às informações, expressam e defendem pontos de vista, partilham ou constroem visões de mundo, produzem conhecimento. A linguagem verbal possibilita a representação da realidade física e social e, desde o momento em que é aprendida, conserva um vínculo muito estreito com o pensamento. Não se trata apenas da representação e da regulação do pensamento e da ação, próprios e alheios, como também expressa idéias, pensamentos e intenções de diversas naturezas. Desse modo, a linguagem verbal é capaz de influenciar o outro e de estabelecer relações interpessoais anteriormente inexistentes. Para desenvolver a oralidade, a escola deve criar situações que gerem o debate, provocando a manifestação de idéias, pensamentos, sentimentos, opiniões, julgamentos.

No caso do trânsito, uma gama de assuntos pode ser trazida a debate: questões relacionadas ao comportamento de pedestres, condutores, ciclistas, motociclistas; consequências do uso de álcool no trânsito; importância das relações estabelecidas no espaço público; necessidade de uso de equipamentos de segurança, etc. O ensino da língua não pode estar limitado a um tipo de texto. É fundamental que os alunos tenham acesso às diferentes formas de expressão escrita, coletadas em diversas fontes: livros, jornais, revistas, panfletos, folhetos,

dicionários, enciclopédias, guias, gibis, etc. O trânsito pode ser trabalhado, especialmente, a partir da leitura, análise e interpretação de textos jornalísticos, pois é bastante comum encontrar nos jornais matérias sobre o assunto. No entanto, folhetos educativos, livros paradidáticos e de literatura, crônicas, quadrinhos, entre tantos outros recursos podem suscitar debates e reflexões.

Os alunos também devem ser incentivados a produzir textos: registrar por escrito as observações do trânsito de sua cidade, elaborando descrições subjetivas, propiciando a seqüencialização das imagens visuais no processo da escrita. A produção de panfletos, de cartazes e de outros materiais de trânsito, também promove a criatividade escrita: criar *slogans* ou frases sobre os conhecimentos adquiridos estimula a troca de idéias entre o grupo. Distribuir as produções realizadas aos demais alunos da escola e à comunidade é uma forma de estabelecer relações sociais.

6.2 Trânsito na Matemática

De acordo com os PCN:

Um currículo de Matemática deve procurar contribuir, de um lado, para a valorização da pluralidade sociocultural, impedindo o processo de submissão no confronto com outras culturas; de outro, criar condições para que o aluno transcenda um modo de vida restrito a um determinado espaço social e se torne ativo na transformação de seu ambiente. A compreensão e a tomada de decisões diante de questões políticas e sociais também dependem da leitura e interpretação de informações complexas, muitas vezes contraditórias, que incluem dados estatísticos e índices divulgados pelos meios de comunicação. Ou seja, para exercer a cidadania, é necessário saber calcular, medir, raciocinar, argumentar, tratar informações estatisticamente, etc.

Esta abordagem faz pensar na Matemática como instrumento indissociável da vida cotidiana de todas as pessoas: comprar, pagar, receber. Por isso, a importância de ser explorada por meio de diferentes linguagens matemáticas: gráficos, tabelas, esquemas. O trânsito pode ser inserido na Matemática a partir de dados numéricos, representados em tabelas ou gráficos, relacionados à frota veicular, ao número de acidentes, ao número de vítimas fatais e não-fatais, à densidade demográfica, à extensão territorial, entre outros indicadores. Estudar e debater sobre o número de acidentes; estabelecer relações entre o aumento populacional e o aumento da frota veicular; pesquisar as causas das mortes em acidentes de trânsito; identificar a faixa etária das vítimas do trânsito; identificar os veículos que mais se envolvem em acidentes, entre outras atividades, produzirá aprendizagens significativas sobre o tema. A elaboração e o levantamento de dados também podem sugerir a construção de gráficos, de tabelas, de esquemas, incentivando a produção de linguagens matemáticas. A resolução de problemas também pode partir de situações ocorridas no trânsito.

Assim, os alunos poderão calcular valores atribuídos a multas, pontuações referentes às infrações cometidas, etc. Entretanto, o mais importante é analisar e refletir os dados coletados e as informações obtidas, oportunizando o debate e a manifestação de opiniões a respeito do tema, pois não basta apenas calcular índices, produzir gráficos e tabelas ou, ainda, efetuar operações matemáticas, sem emitir julgamentos sobre as situações abordadas em sala de aula.

6.3 Trânsito na História

A História deve promover o estudo das obras humanas, do presente e do passado, a fim de que os alunos desenvolvam noções de diferença e semelhança, de continuidade e permanência, no tempo e no espaço, para a formação de sua identidade social. É o saber histórico, acumulado durante muitas gerações, que propicia a produção de novos saberes, transformando e definindo o presente. O trânsito, compreendido como processo histórico, pode ser trabalhado como objeto de conhecimento em diversos conteúdos. Reconstruir a história da cidade, a partir de pesquisas com pessoas mais velhas da comunidade, de fotos, de visitas a

museus pode ser uma atividade interessante para estabelecer relações entre o trânsito do passado e do presente.

A pesquisa sobre a evolução dos meios de transporte e de transporte coletivo conduzirá à análise dos aspectos sociais envolvidos neste processo histórico: meio de transporte como necessidade e como bem de consumo. Estabelecer relações entre os antigos e o atual Código de Trânsito Brasileiro, contextualizando-os com o momento social e político em que foram aprovados é, também, uma forma de inserir o tema nesta área curricular. Para abordar os conteúdos, o a utilização de imagens (fotos, desenhos, figuras), de vídeos, de livros e demais fontes visuais é importante, uma vez que são recursos indispensáveis para a compreensão dos diferentes cenários que se apresentaram no decorrer dos tempos. A História oferece inúmeras possibilidades de incluir o tema trânsito ao abordar seus conteúdos, pois seu objetivo maior deve reforçar a visão de que são os homens e as mulheres os sujeitos históricos responsáveis pela construção da realidade.

6.4 Trânsito na Geografia

Atualmente, a Geografia ocupa lugar de destaque na escola, sendo reconhecida como a *ciência do espaço*. Compreendendo que o espaço geográfico não se limita aos aspectos visíveis nas paisagens, o estudo da Geografia transcende ao nível das aparências e mergulha nas manifestações físicas das sociedades que se desenvolvem nas diferentes paisagens. É possível afirmar que é a dinâmica social que determina as características das paisagens que são observadas e não o contrário. Isto porque as necessidades das pessoas não são sempre as mesmas em todos os lugares e em todos os tempos. E, dependendo de suas necessidades, as pessoas constroem, por meio de seu trabalho, os lugares. O trabalho humano, nos diversos momentos históricos, é o fator determinante da diferença entre as paisagens e da construção do espaço geográfico. O enfoque da Geografia recai, portanto, sobre as ações das pessoas (individuais ou coletivas) no espaço e no tempo e as conseqüências destas ações tanto para si próprio quanto para a sociedade. Assim compreendida, a Geografia tem grande compatibilidade com o tema Trânsito, pois por meio do estudo do espaço geográfico e de suas paisagens, torna-se analisar o fenômeno da urbanização e, conseqüentemente, a problemática que envolve o, trânsito, por exemplo. Além disso, o trânsito está estreitamente relacionado ao espaço da produção industrial (bens de produção, bens de consumo), importante aspecto a ser estudado.

Por isso, o tema trânsito pode ser inserido a partir da análise de textos, imagens, filmes e outros recursos educativos que promovam a descrição (verbal ou escrita) de diferentes paisagens; o debate sobre as possíveis relações existentes entre diferentes lugares, com diferentes paisagens; a pesquisa sobre migrações internas e sua relação com o trânsito; as relações sociais que se estabelecem no espaço público de diferentes lugares.

6.5 Trânsito nas Ciências Naturais

O estudo da natureza e do ser humano; do ser humano transformando a natureza; da natureza transformando as ações humanas; da relação entre a ciência e a tecnologia; entre a ciência e a sociedade. São estes os principais eixos condutores às Ciências Naturais que têm como palavras-chaves: ambiente, pessoa, tecnologia. A inclusão do tema trânsito nas Ciências Naturais propiciará pesquisas, análises, debates e produções relacionadas a questões ambientais: poluição atmosférica provocada pelos veículos automotores, poluição sonora existente nos centros urbanos, poluição visual provocada pela imensa quantidade de anúncios, *outdoors*, pichações espalhadas pelas cidades. O que os governos municipais, estaduais e federal têm feito para reduzir o nível de poluição nas cidades; quais as atribuições do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama); quais as conseqüências ambientais provocadas por veículos automotores mal conservados. Estes são apenas alguns questionamentos que podem gerar importantes discussões sobre o trânsito.

Quanto ao aspecto tecnológico, é possível analisar o avanço dos equipamentos de segurança, de sinalização e de fiscalização de trânsito, especialmente, nos últimos anos. A tecnologia tem sido aliada ao trânsito, uma vez que atualmente existem sistemas interligando todos os Departamentos Estaduais de Trânsito. A implantação do sistema de Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach) que visa integrar as informações sobre cidadãos, condutores em todo o território nacional; do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), que tem como objetivo integrar as informações sobre todos os veículos da frota nacional e do Registro Nacional de Infrações Interestaduais (Renainf) também podem ser fonte de discussões sobre a *era tecnológica* do trânsito. Ao ser inserido na área de Ciências Naturais, o tema trânsito favorecerá a integração dos alunos ao ambiente e à cultura, oportunizando ações de respeito e de preservação ao espaço público.

6.6 Trânsito na Educação Física

O objetivo da escola com relação à Educação Física não deve se pautar na formação de profissionais do esporte, mas no desenvolvimento das potencialidades corporais de cada aluno por meio de diversas atividades corporais e lúdicas. Por isso, os jogos, a dança, a ginástica e os esportes devem ser tratados como instrumentos de comunicação, expressão, lazer e cultura para que os alunos reconheçam e explorem novas possibilidades corporais. Esta área desempenha papel importante no desenvolvimento mental das crianças e por isso não precisa, necessariamente, restringir-se a exercícios físicos. Por meio de atividades lúdicas e outras estratégias que viabilizem a representação corporal, os professores terão possibilidade de conhecer com maior profundidade e descobrir as necessidades de seus alunos.

As aulas de Educação Física devem promover, também, a participação integral de todos os alunos nas atividades propostas para que sejam capazes de superar seus próprios limites, sem competições negativas ou conflitos com o grupo. O tema trânsito pode ser inserido nas aulas de Educação Física com a finalidade de trabalhar lateralidade e espaço, imprescindíveis à locomoção. Podem ser promovidas atividades corporais de deslocamento que solicitem o domínio das noções *esquerda, direita, para frente, para trás*. Questões como brincar em locais perigosos, próximos às vias ou em saídas de garagens também podem ser debatidas durante as aulas de Educação Física, assim como o uso de equipamentos de segurança para andar de bicicleta.

6.7 Trânsito na Arte

O estudo da Arte desenvolve a percepção, a reflexão, a imaginação, a criatividade. Para aprender Arte é preciso conviver com as diferentes linguagens artísticas: pintura, escultura, música, teatro, dança. Conhecer as produções artísticas de diferentes épocas e culturas amplia os horizontes das pessoas; expande seu mundo interior. Por isso, o ensino da Arte deve estar fundamentado em dois relevantes aspectos: o acesso à arte e a possibilidade de manifestar-se artisticamente.

O tema trânsito pode ser perfeitamente inserido na Arte a partir de diversas atividades: produções de peças teatrais, desenhos, pinturas e esculturas relacionadas ao tema; visitas a museus que contam histórias sobre a evolução dos meios de transporte, por exemplo; passeios ao setor histórico da cidade; acesso a pinturas e esculturas que retratam cenas relacionadas ao trânsito em diferentes épocas. Por meio do acesso à arte os alunos poderão produzir arte e terão condições de perceber sua realidade cotidiana mais vivamente, reconhecendo objetos e formas que estão à sua volta, no exercício de uma observação crítica do que existe na sua cultura, podendo criar condições para uma qualidade de vida melhor, inclusive no trânsito.