

Educação de Trânsito no Ensino Fundamental:
Caminho aberto à cidadania

livro do professor

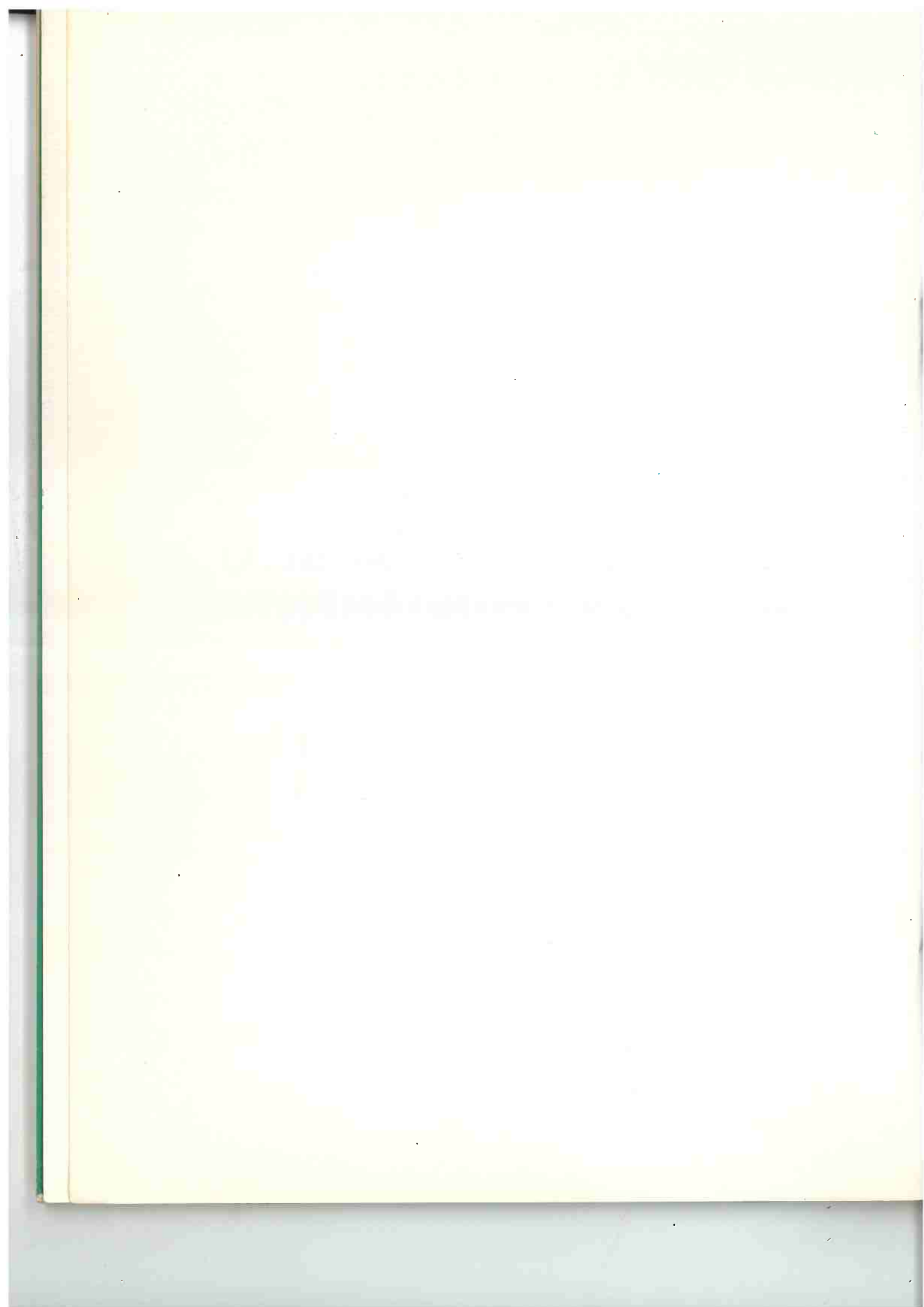


363.1256
R696E
DEP. LEGAL

TRAN



EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO
NO ENSINO FUNDAMENTAL



JUCIARA RODRIGUES

**EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO
NO ENSINO
FUNDAMENTAL:**

caminho aberto à cidadania

887507

363.1256

R696E

Dep. Legal

ABDETRAN

**Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito
Brasília, 1999**

PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Fernando Henrique Cardoso

MINISTRO DA JUSTIÇA
E
PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
José Gregori

SECRETÁRIO EXECUTIVO
Antônio Augusto Junho Anastasia

DIRETOR SUBSTITUTO DO DENATRAN
Carlos Antonio Morales

COORDENADOR-GERAL DE QUALIFICAÇÃO DO FATOR HUMANO NO TRÂNSITO
Joaquim Lopes da Silva Júnior

M-Sub-CDB	BIBLIOTECA	
	DATA	N.º REGISTRO
	30.04.04	165/2004

Rodrigues, Juciara.

Educação de Trânsito no Ensino Fundamental: caminho aberto à cidadania/ Juciara Rodrigues. Brasília: ABDETRAN — Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito, 1999.
103 p.: il. color.

1. Educação de trânsito. 2. Trânsito. 3. Trânsito — Estudo e ensino. I. ABDETRAN. II. Rodrigues, Juciara. III. Título.

CDD 372.8
388.31
388.3107

© **Juciara Rodrigues, 1999**

Todos os direitos cedidos pela Associação Brasileira dos Detrans
ABDETRAN — Brasília — DF
Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

SUMÁRIO

Lista de ilustrações	5
Apresentação	7

1ª Parte

Introdução	11
Reflexões sobre uma nova concepção de trânsito	11
Justificativa	15
Histórico	19
Ações voltadas à Educação de Trânsito no Brasil	19
Educação Brasileira Atual	23
Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional	23
Parâmetros Curriculares Nacionais	25
Trânsito e Currículo	29
Transversalidade	31
O tema trânsito integrado às áreas curriculares	31
Língua Portuguesa e Trânsito	32
Matemática e Trânsito	35
Ciências Naturais e Trânsito	37
História e Trânsito	39
Geografia e Trânsito	42
Arte e Trânsito	44
Educação Física e Trânsito	47

2ª Parte

Objetivos Gerais	51
Educação de Trânsito no Ensino Fundamental	51
Conteúdos de Educação de Trânsito	53
Critérios de seleção e organização dos conteúdos	54
Blocos de conteúdos	55
A identidade dos lugares	55
Locomoção no espaço público	57
A comunicação no espaço público	59
Convívio social no trânsito	61
Conteúdos comuns a todos os blocos	63

Avaliação	64
Sobre a avaliação da Educação de Trânsito	64
Critérios de avaliação na Educação de Trânsito	66
1º ciclo	66
2º ciclo	67
3º ciclo	68
4º ciclo	69
Orientações didáticas	71
Considerações gerais	71

3ª Parte

Recursos Pedagógicos	77
Considerações gerais	77
Textos	79
Literatura e Paradidáticos	91
Música	95
Vídeos	96
Revistas	99
Curiosidades	100
Bibliografia	104

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Encontro entre macedônios e asiáticos na Grécia Clássica. Reproduzido da Biblioteca de História Universal: Grécia Clássica. Rio de Janeiro: José Olympio, vol. 2, 1969.	12
Agente de trânsito e Semáforo. Reproduzidos da revista CD Expert: cliparts estudantis. São Paulo, Especial n.4, 1997.	13
Cruzamento de vias em Natal/RN. Neil Armstrong, 1998.	14
I Oficina de Trânsito em Natal/RN. Neil Armstrong, 1997.	18
Folders Educativos Distrito Federal e Mato Grosso. Departamentos Estaduais de Trânsito do Distrito Federal e do Mato Grosso, 1996.	22
Tira de humor de Thaves. Bob Thaves. Reproduzida de Palavras e Idéias: 8ª série. São Paulo: Scipione, 1996. p. 36.	38
Vale do Anhangabaú, SP, década de 20. Jorge Rosenberg. Reproduzido da revista Veja, 7 ago. 1996. p. 48.	40
Vale do Anhangabaú atualmente, SP. Reproduzido da revista Veja, 7 ago. 1996. p. 49.	40
Anúncio de bicicletas. 100 anos de Propaganda, São Paulo: Abril Cultural. Reproduzido de Português: Palavra e Arte – 2º Grau. São Paulo: Atual, 1996. v. 1, p. 243.	41
Sertão do Ceará atualmente. Silvestre P. Silva/ Reflexo. Reproduzido de Palavras e Idéias: 5ª série. São Paulo: Scipione, 1996. p. 73.	43
Avenida Paulista, SP, atualmente. Laurení Fochetto. Reproduzida de Palavras e Idéias: 5ª série. São Paulo: Scipione, 1996. p. 73.	43
II Oficina de Trânsito, maio de 1998, Natal/RN. Neil Armstrong, 1998.	45
Carruagem levando o Santíssimo Sacramento aos ricos. Debret. Reproduzida da revista Nova Escola, São Paulo, n.109, p. 26, fev. 1998.	45
Uma dama indo a visitas. Henry Koster. Reproduzida da revista Nova Escola, São Paulo, n.109, p. 27, fev. 1998.	46
Passageiros de ônibus. George Segal, 1924. Reproduzido de Livro da Arte, São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 422.	46

Ciclista e <i>Skatista</i> . Reproduzidos da revista CD Expert: cliparts estudantis. São Paulo, Especial, n.4, 1997.	48
Produção Infantil. José Diogo Rodrigues, 6.	52
Cuidados com o veículo. Reproduzido da revista CD Expert: cliparts estudantis. São Paulo, Especial, n.4, 1997.	53
Produção Infantil. Pedro Henrique Rodrigues, 11.	63
Travessia de pedestres. Reproduzida do Banco de Imagens, Word, 1997.	69
Ícone. Reproduzido da revista CD Expert: cliparts estudantis. São Paulo, Especial, n.4, 1997.	70
Meninas com bicicletas. Reproduzida do Banco de Imagens, Word, 1997.	73
Stop; De olho nos sinais; Coragem de mudar; Nosso Trânsito. Reproduzidos das capas dos livros indicados em Recursos Pedagógicos.	94
Grilo Falante. Reproduzido da capa da fita de videocassete Pinóquio, Walt Disney Produções, [s.d.].	96
Pateta. Reproduzido da Edição Comemorativa dos Cinquentenário Disney. São Paulo: Abril, 1973. p. 146.	97
Carruagem (à esquerda), carro de bois (ao centro) e liteira (à direita). Palácio e grande praça no Rio. John Mawe. Reproduzido da revista Nova Escola, São Paulo, n.109, p. 26, fev. 1998.	103
Primeira linha do metrô de São Paulo, 1975. O Globo. Reproduzida da Enciclopédia Barsa, 1988. v. 15, p. 183.	103

APRESENTAÇÃO

O **Código de Trânsito Brasileiro** (CTB), Lei n. 9.503, de 23 setembro de 1997, dispõe ser o Departamento Nacional de Trânsito – **DENATRAN** – o órgão máximo executivo de trânsito da União, cabendo-lhe *cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito*. Entre outras atribuições, compete ao DENATRAN supervisionar, promover e elaborar programas, projetos e ações voltadas à causa da **educação**.

Nesse sentido, o DENATRAN vem empreendendo esforços no sentido de praticar integralmente as determinações instituídas pelo CTB, uma vez que essa legislação encerra nobres princípios relacionados à preservação da vida e ao exercício do direito ao trânsito seguro.

Todavia, a lei é um regulador externo do comportamento humano, indispensável à sociedade, e a fim de que seja conscientemente respeitada faz-se imprescindível uma mudança interna nos indivíduos que compõem a sociedade. Mudança esta provocada, especialmente, por meio da **educação**.

Não bastam, apenas, o rigor e a punição para que ocorra mudança de atitude. É preciso muito mais que isso, pois as leis só existem quando verdadeiramente praticadas. Portanto, é dever do DENATRAN promover ações educativas que ampliem a visão conceitual sobre trânsito, favorecendo a consolidação de novos comportamentos.

Sendo assim, o DENATRAN elegeu o ano 2000 como sendo o **Ano da Educação no Trânsito**. Porém, este ano representa, apenas, o início da caminhada pela busca de um trânsito mais humano, justo e cidadão.

Faz-se imprescindível salientar que a proposta do DENATRAN, no que se refere à Educação de Trânsito nas escolas, definitivamente, não é formar futuros motoristas. A finalidade do DENATRAN é mostrar à sociedade educacional brasileira a importância de educar crianças e jovens para o exercício da cidadania no espaço público, como pedestres, passageiros, ciclistas...

Movido por este pensamento, o DENATRAN empenhou-se em desenvolver projetos, programas e atividades de estímulo ao debate sobre o tema trânsito, por meio das seguintes ações:

- **I Prêmio DENATRAN de Educação no Trânsito**, incentivando a apresentação de trabalhos infantis e profissionais;
- **Projetos Rumo à Escola**, implementando Núcleos do DENATRAN em 14 Unidades da Federação, disponibilizando de profissionais habilitados para difundir a Educação de Trânsito nas escolas de Ensino Fundamental, oferecendo fundamentação teórica e suporte pedagógico a professores e alunos;
- **Projeto Educação e Segurança no Ensino Médio**, implementando o tema Trânsito nas escolas de Ensino Médio em 15 capitais, orientando jovens para o exercício pleno da cidadania no espaço público;
- **Projeto Mídia Cidadã**, mobilizando os meios de comunicação para adotarem medidas que potencializem o desenvolvimento de posturas, de valores e de atitudes frente ao trânsito.

O material pedagógico **Caminho Aberto à Cidadania** vem ao encontro da concepção difundida pelo DENATRAN, uma vez que traz ao professor brasileiro, do Ensino Fundamental, a importância da realização de um trabalho sério, consistente e sistemático sobre o tema trânsito em sala de aula.

Ao reproduzir este Livro do Professor e os livros dirigidos aos alunos dos quatro ciclos, o DENATRAN acredita estar contribuindo para difundir e promover a Educação de Trânsito no Brasil.

Finalmente, o DENATRAN agradece à Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsitos – ABDETRAN – a cessão dos direitos autorais para reprodução desse material.

DENATRAN

Setembro, 2000.

1ª Parte

INTRODUÇÃO

Reflexões sobre uma nova concepção de trânsito

De acordo com Código de Trânsito Brasileiro – Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – artigo 1º, § 2º:

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 destinadas a assegurar esse direito. [sem grifo no original]

A concepção de trânsito como *um direito de todos* é bastante recente. O antigo Código Nacional de Trânsito – Lei n. 5.128, de 21 de setembro de 1966 – no mesmo artigo, não o contemplava sob o mesmo prisma, enfatizando somente que o trânsito – *de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação pública* – seria regido por aquele Código. Esta legislação não poderia ser diferente, pois retratava a ideologia política da época.

Uma outra vertente sobre o tema pode ser encontrada em grande parte da literatura sobre trânsito produzida no Brasil, especialmente, nas duas últimas décadas. Manuais, programas, projetos, entre outras obras, defendem a idéia que a harmonia no trânsito depende da *integração entre via, veículo e homem*. Tal literatura afirma que os acidentes são *eventos danosos que envolvem os três elementos* e que ocorrem quando não existe integração entre esta trilogia.

Porém, uma análise mais aprofundada a respeito desta abordagem demonstra a visão reducionista apresentada em relação ao trânsito, uma vez que ele não depende da integração entre estes três elementos, mas da relação que o homem estabelece com a via e com o veículo.

É o homem quem *comanda*; quem *dirige* o veículo. O veículo, em tese, está pronto a obedecer aos comandos do homem. Por outro lado, a via é o caminho que conduz o homem a seu destino. Se está em más condições, a responsabilidade deve recair sobre o homem, pois é através de sua ação que a via transforma-se – para melhor ou para pior.

Alguns dados estatísticos elucidam esta afirmação:

6% dos acidentes ocorrem pela má condição das estradas;

4% dos acidentes ocorrem por defeitos no veículo;

90% dos acidentes ocorrem porque o motorista erra. [sem grifo no original]

(Ministério dos Transportes. PARE, 1996.)

Ora, se 90% dos acidentes ocorrem em função da falha do homem, é preciso reconhecer que qualquer assunto relacionado ao trânsito deve ser analisado, sobretudo, sob o ponto de vista do *comportamento humano*.

Neste sentido, para a realização de um exame crítico e consciencioso, é necessário lançar um *novo olhar* ao trânsito, possibilitando argumentações consistentes e favorecendo debates que mergulhem com maior profundidade nos diferentes aspectos que envolvem o homem e seu comportamento enquanto pedestre, motorista, passageiro, ciclista, motociclista...

Pensando de forma abrangente, o tema trânsito remete a princípios que permitem refletir sobre o homem e suas relações sociais. Assim, a via e o veículo cedem lugar à abordagem de elementos mais significativos que, relacionados ao homem, conduzem a uma concepção mais ampla acerca do tema.

Uma breve exposição, ancorada em três aspectos, favorecerá o entendimento da dimensão conceitual que envolve o trânsito. Para tanto, elegeu-se a **LOCOMOÇÃO**, a **COMUNICAÇÃO** e o **CONVÍVIO SOCIAL** como os fios condutores à reflexão do trânsito sob uma nova perspectiva.

O desejo do homem de locomover-se no espaço vem dos tempos mais remotos. Na tentativa de ampliar seus horizontes, de descobrir novos lugares, de procurar ambientes favoráveis às suas necessidades de sobrevivência, o homem partiu em busca do desconhecido. Por este motivo, em cada momento histórico, descobriu formas e criou meios para atingir o objetivo de locomover-se; de *transitar* no espaço.



Figura 1 – Reprodução de um encontro entre macedônios e asiáticos na Grécia Clássica.

A **LOCOMOÇÃO** é uma necessidade inerente ao homem.
Trânsito é **LOCOMOÇÃO**.

Contudo, para locomover-se com segurança e atender suas necessidades de deslocamento, o homem precisa *comunicar-se* com o espaço: enviar, receber e compreender as mensagens contidas nos diferentes atos de comunicação que orientam o trânsito.

Neste caso, é imprescindível que, durante sua locomoção, o homem faça a leitura do conjunto de sinais utilizados para a transmissão destas mensagens. Esta leitura representa muito mais que a simples decodificação dos sinais que regem o trânsito. A comunicação com o espaço só acontece quando as mensagens são verdadeiramente compreendidas e, conseqüentemente, respeitadas.

A falta de receptividade do homem às mensagens atribuídas a cada ato de comunicação no trânsito – cores do semáforo, placas de sinalização, gestos do agente, entre outros – implica uma série de dificuldades à sua locomoção e à locomoção de outras pessoas.

Além de receber, o homem precisa, da mesma maneira, emitir atos de comunicação. Isto ocorre, por exemplo, quando o motorista utiliza a seta de seu veículo para indicar a direção a ser tomada ou, ainda, quando o pedestre aciona o sistema de sinalização para facilitar sua travessia.

O Código de Trânsito Brasileiro é o conjunto das leis que rege o trânsito mas, sobretudo, é o canal de comunicação mais importante para a transmissão de mensagens. Por isso, compreender as mensagens contidas no Código são essenciais ao processo de comunicação no trânsito.



Figura 2 – Agente de trânsito.

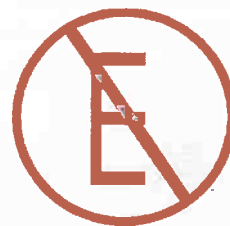


Figura 3 – Proibido Estacionar.

A **COMUNICAÇÃO** favorece um sistema amplo de relações humanas.
Trânsito é **COMUNICAÇÃO**.

A conceituação de trânsito, considerada no Código de Trânsito Brasileiro, afirma que a utilização das vias é um *direito de todos*. Neste sentido, o espaço público pertence a todos de maneira igualitária. Mas a convivência social no trânsito, nem sempre, parece estar ancorada no princípio da igualdade.

O crescimento desordenado das cidades, o aumento populacional, o aumento da frota veicular, entre outros fatores, dificultam a locomoção do homem. Por conseguinte, a impossibilidade de locomover-se adequadamente gera a falta de comunicação com o espaço. Dessa forma, o homem passa a não aceitar mensagens e, muitas vezes, deixa de emití-las, dando início a uma cadeia de comportamentos inadequados no trânsito: furo de sinal, estacionamento em local proibido, travessia fora da faixa. Tais atitudes demonstram que os atos de comunicação, fundamentais à locomoção no espaço, passam a não ter mais significado para o homem.

A dificuldade de locomoção e a falta de comunicação podem acarretar sérios problemas de relacionamento social no trânsito culminando, por vezes, em acidentes e crimes desastrosos.

A **CONVIVÊNCIA SOCIAL**, baseada na cooperação e no respeito mútuo, é o princípio fundamental para compreender a natureza do trânsito. Trânsito é, acima de tudo, um espaço de **CONVIVÊNCIA SOCIAL**.

Assim sendo, o direito de ir, vir e estar; de praticar atos de comunicação com o espaço público; de conviver socialmente neste espaço; enfim, de ser parte integrante desse sistema, são princípios essenciais para conceituar **TRÂNSITO**.

Por isso, toda proposta de trabalho com a Educação de Trânsito na escola, deve pautar-se em aprendizagens que conduzam ao universo das relações humanas e do convívio social.

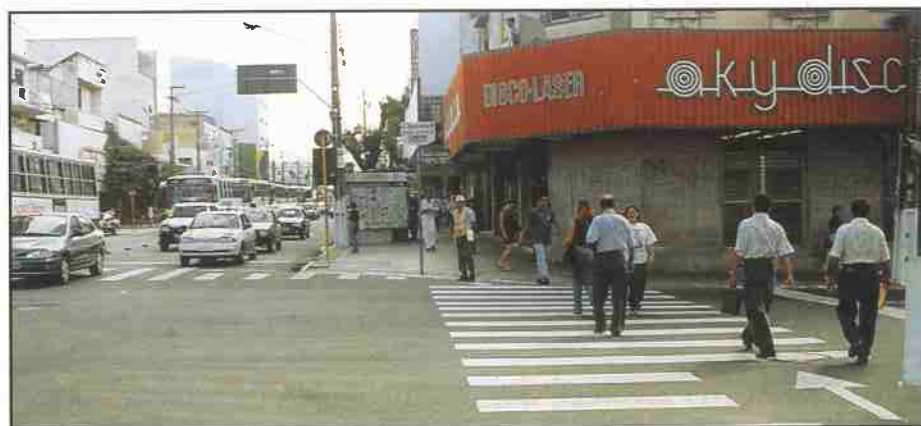


Figura 4 – Cruzamento de vias na cidade de Natal/RN.

JUSTIFICATIVA

O trânsito é matéria de preocupação para os governantes da contemporaneidade.

No entanto, os problemas decorrentes do trânsito são bastante antigos. No século I a. C., em Roma, Júlio César tirou de circulação os veículos durante o dia e Adriano, no final do mesmo século, limitou o número total de carros a cavalo no perímetro urbano. Foram, então, criadas as ruas exclusivas para pedestres (*itera*), locais de estacionamento privilegiado e zonas de interdição absoluta.

Todavia, nenhum esforço mais sério, voltado ao controle efetivo do tráfego de veículos, foi realizado antes do ano século XX. Com o surgimento do automóvel e sua fabricação em série, os governantes começaram a adotar medidas mais rigorosas para disciplinar e orientar o trânsito.

Como é possível notar, os problemas de trânsito não são nenhuma novidade: apenas pioraram no decorrer dos tempos. O fenômeno da urbanização pode ser considerado como o principal agravante da situação do trânsito. Tal fenômeno é traduzido pelo aumento do número de cidades; pelo aumento do número populacional das cidades, em relação ao campo; pela aglomeração de atividades de apoio e de funções.

Para se ter uma idéia, em 1.900 a população brasileira era formada por 17.438.434 habitantes. Hoje, segundo estimativas do IBGE, são 161.790.311 habitantes, indicando um aumento populacional superior a 820% nos últimos 98 anos. Além disso, por ser um país de dimensões continentais, o Brasil possui 5.507 municípios, distribuídos em seus 27 Estados.

Teoricamente, o crescimento populacional deveria trazer vantagens à qualidade de vida dos habitantes representando novos empregos, maior produção de mercadorias e de capitais, comercialização de produtos, acúmulo de capital, etc.

Entretanto, com a predominância de uma sociedade urbana e industrializada sobre a rural – 78,36% da população vive em cidades – surgem problemas econômicos e sociais de difícil solução: habitação, transporte, saúde, saneamento básico, poluição ambiental, abastecimento de energia, desemprego, fome, miséria, violência...

O trânsito não é uma exceção e aparece na lista dos grandes problemas enfrentados pelos habitantes dos centros urbanos.

Por melhores que sejam, os projetos de engenharia de tráfego não têm conseguido reverter a difícil situação do trânsito, especialmente, nas metrópoles nacionais (Rio de Janeiro e São Paulo) e regionais (Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Belém).

O aumento da frota veicular, constatado nos últimos anos, é relevante. O índice de veículos por mil habitantes, excluindo os de duas rodas, é de 157. Esta média está próxima do índice dos países em desenvolvimento que é de 139 por mil habitantes. De acordo com o DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, a frota nacional, registrada em 1997, é composta por 28.267.858 veículos – 54,7% superior a 1990.

O trânsito nas rodovias também é deficiente. Dos 1.649.293,20 Km de estradas, apenas 9,2% são pavimentadas. Uma pesquisa rodoviária nacional, realizada em 1997, com o objetivo de avaliar o estado de 72,4% da malha federal, detectou grandes falhas na conservação, na pavimentação e na sinalização das estradas, considerando-as entre *péssimas* e *deficientes*.

A dificuldade de organização do espaço urbano, a precariedade das rodovias, o aumento vertiginoso da frota veicular, entre uma série de outros fatores associados à vida moderna, trazem prejuízos incalculáveis à qualidade de vida das pessoas, gerando comportamentos agressivos e violentos.

Especialistas afirmam que o trânsito transformou-se na válvula de escape dos estressados e que este estresse pode ter origem no próprio trânsito ou fora dele. Segundo a Associação Americana de Psiquiatria, os problemas de comportamento evidenciados no trânsito são tantos que chegaram a desencadear uma doença denominada *Road Rage* (Fúria do Trânsito).

Atualmente as mortes no trânsito não acontecem somente por conta dos acidentes. Muitos já foram vítimas fatais devido a pequenas ocorrências: brigas, *xingamentos*, discussões. Até mesmo agentes de trânsito já foram mortos por motoristas armados, contaminados pela *fúria do trânsito*. Estas mortes não são computadas nos levantamentos estatísticos realizados pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Em 1997, segundo o DENATRAN, 24.107 pessoas morreram em acidentes de trânsito. Tal número representa 66 mortes ao dia. Os pedestres são as principais vítimas: 37,8% do número total de mortos.

Frente à problemática do trânsito, cada vez mais insustentável, foi sancionada a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituindo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O atual código, em vigor desde 23 de janeiro de 1998, fundamenta-se na rigorosa penalização das infrações cometidas por motoristas e pedestres.

Contudo, o mais importante não é a severidade da lei, mas a certeza da punição. O Brasil é, infelizmente, reconhecido como *país da impunidade*. Para que a impunidade não se torne mais um agravante à problemática do trânsito, é necessário que os órgãos responsáveis estejam bem preparados para realizar uma fiscalização séria, justa e responsável, punindo com rigor todos aqueles que cometerem infrações previstas na legislação.

Sendo assim, o esforço conjunto das ações do poder público e da população são fundamentais, pois as leis só existem quando praticadas.

É importante ressaltar que a lei é um regulador externo do comportamento humano, indispensável à sociedade. Porém, a fim de que seja conscientemente respeitada, faz-se mister uma mudança interna nos indivíduos que compõem a sociedade. Mudança esta provocada, especialmente, por meio da **EDUCAÇÃO**.

MORAIS (1989, p.90) esclarece que *os homens, agentes sociais produzidos pelas circunstâncias e pela educação são, eles mesmos, os que modificam aquelas circunstâncias e a própria educação*.

Portanto, não bastam apenas o rigor e a punição para que, efetivamente, ocorra mudança de atitude. A implementação de ações educativas que favoreçam a consolidação de um novo comportamento frente ao trânsito é emergencial.

O Código de Trânsito Brasileiro reconhece a necessidade de educar para o trânsito quando estabelece, em seu artigo 76, que:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

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

I. adoção em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito; (...)

Além do Código de Trânsito Brasileiro, o documento dos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN) sugere o trânsito como tema transversal local, reforçando a importância das escolas no sentido de desenvolver atividades que possibilitem a análise e a reflexão sobre o trânsito.

A função da escola é orientar todos os seus alunos, igualmente, a práticas que favoreçam a formação de uma nova ordem social: consciente, crítica e responsável.

Se o trabalho com o tema trânsito estiver ancorado nos ideais de solidariedade e igualdade humana, de justiça social, de respeito ao espaço público e às pessoas, estará favorecendo aprendizagens que conduzam ao universo das relações humanas e do convívio social.

A escola é o espaço determinante à compreensão e à reflexão da realidade, tornando possível a ação dos alunos como sujeitos históricos, pois não há democracia sem participação. E, para viver em uma democracia real, 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.

Por isso, neste material pedagógico o tema trânsito transcende o mero reconhecimento das placas de sinalização ou, ainda, das leis de trânsito. O que se pretende é trabalhar com o trânsito a partir de análises, reflexões e debates que oportunizem aos alunos (re)pensar sobre seu próprio comportamento e o comportamento de outros indivíduos. Não para sentenciar culpas no trânsito, mas para reforçar atitudes de convivência social firmadas em valores éticos.

Sônia Maria A. Moreira França (citada por AQUINO, 1996, p.145) expõe que isto significa *produzir uma crítica do que se é hoje, do que fazer para aplicar à própria vida um trabalho de aprender a viver, a fim de deixar atrás de si uma reputação. Uma ética que permita ao indivíduo manejar, por recurso próprio, um número de operações sobre seu corpo, sua alma, pensamentos e condutas, de tal modo que possa transformar a si mesmo e ao mundo que o cerca.*

Ao incluir o tema trânsito em seu projeto educativo, a escola estará contribuindo ao exercício pleno da cidadania: conhecer para poder agir; agir para poder transformar.



Figura 5 – I Oficina de Trânsito, outubro de 1997, Natal/RN.

HISTÓRICO

Ações voltadas à Educação de Trânsito no Brasil

Os anos 40 marcaram uma década de profundas transformações do processo histórico brasileiro destacando o fim do domínio político das oligarquias agrárias, o nacionalismo econômico, o populismo de Estado de Getúlio Vargas. Além disso, a partir da industrialização, a política liberal do Governo Dutra facilitou a entrada de capital estrangeiro no país.

No início desta década, em 1941, foi publicado o primeiro Código de Trânsito do Brasil. Com o objetivo de *disciplinar* a circulação de motoristas e pedestres, o código foi substituído após cinco meses, pelo Decreto 3.651 que passou a reger o trânsito durante vinte e cinco anos, sofrendo pouquíssimas alterações.

Nesta conjuntura histórica surgiu um anteprojeto de Educação de Trânsito para as escolas. A proposta foi apresentada no *I Congresso de Trânsito da Cidade de São Paulo*, em junho de 1949, tendo como objetivo alterar o Código Nacional de Trânsito, em vigor há oito anos, para viabilizar a organização e a execução de um programa sistemático à educação do pedestre e do *operador de veículo*. Entretanto, não houve nenhuma alteração significativa no código favorecendo a implantação do anteprojeto.

O regime de ditadura militar, iniciado em 1964, afirmou-se por uma política fundamentada na segurança nacional impedindo qualquer ação participativa. A ordem social foi imposta pela repressão e as instituições militares derrubaram a Constituição e o sistema legal, estabelecendo um novo sistema de poder, representado pelas Forças Armadas. Os militares procuraram legitimar a concentração do poder decretando vários atos institucionais, entre eles o AI-5. Por outro lado, a entrada de capital estrangeiro gerou o controle da economia e uma política repressiva, de arrocho salarial e de empréstimos externos instalou-se no país.

Neste contexto político, a Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966, foi sancionada pelo então Presidente General Castelo Branco. Esta lei instituiu o Código Nacional de Trânsito que, juntamente com seu Regulamento (RCNT), Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), leis e decretos federais, revelavam as exigências da estrutura sócio-política e econômica dos anos 60.

O Código Nacional de Trânsito (Lei 5.108/66) declarava, em seus artigos 124 e 125, que:

Pelo menos uma vez cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito fará realizar uma Campanha Educativa de Trânsito, em todo território nacional, com a cooperação de todos os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País, segundo programa estabelecido de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito.

Em 1967, a indicação do General Artur da Costa e Silva, pelo Supremo Comando Militar para a Presidência da República, fez com que o período apresentasse fatos relevantes, tais como: a abertura do Congresso Nacional com vistas à promulgação da nova Constituição Brasileira; a abertura da economia; a entrada de capital e de investimentos externos; a censura plena e a repressão política.

Neste período o Paraná organizou o projeto *Prática Educativa nas Escolas* com a finalidade de preparar professores para o trabalho direto com os alunos, tratando questões referentes ao trânsito. Foram visitadas mais de cinquenta escolas e, aproximadamente, vinte e cinco mil alunos receberam noções gerais de trânsito, sendo alertados de seus perigos.

Este projeto contou com a participação da Secretaria de Estado da Educação e Cultura, da Fundepar, da Prefeitura Municipal, do Departamento de Estrada e Rodagem do Paraná (DER/PR), entre outros órgãos. A experiência paranaense foi seguida por São Paulo, em 1970.

Apesar dos programas destinados à Educação de Trânsito, as estatísticas do início dos anos 70 eram desanimadoras: de uma frota com quatro milhões e trezentos mil veículos, o número de mortes atingiu sete mil pessoas; cem mil ficaram feridas e dezenove mil veículos foram inutilizados.

No Governo Médici, o modelo político e econômico brasileiro, legitimado por um poder burocrático, autoritário, apoiado pela tecnocracia e pelo militarismo atingiu se apogeu.

Os projetos de Educação de Trânsito elaborados refletiam a ideologia política da época: obediência e reconhecimento ao policial de trânsito, reforçando o ensino das regras de trânsito de maneira normatizada, sem nenhuma chance de reflexão sobre o tema.

O final do Governo Geisel caracterizou-se pela crescente oposição ao arbítrio usando a *redemocratização* como palavra de ordem do final dos anos 70. No início do Governo Figueiredo os atos institucionais foram extintos, porém o Executivo ainda tinha o poder de decretar o estado de emergência, o estado de sítio, independentemente do Legislativo, além de medidas de emergência em áreas localizadas.

Os anos 80 foram expressivos para a organização de diversos simpósios nacionais de Educação de Trânsito promovidos pelo DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem), bem como pelo DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito).

Em setembro de 1980, durante o *II Simpósio Nacional de Trânsito*, foi proposta a implantação da Educação de Trânsito para o ensino de 1º e 2º Graus tendo por meta atingir primeiramente as capitais, com expansão posterior às grandes cidades. Para tanto, a Universidade Federal do Rio Grande do Sul responsabilizou-se pela execução do projeto e pela impressão do material instrucional e complementar. A distribuição do material – destinado a *instruir* pedestres, passageiros e ciclistas – ficou a cargo das Secretarias de Educação.

A mudança paulatina do regime e os sinais de abertura política demonstraram o esforço dos departamentos de trânsito para envolver a sociedade num processo educacional voltado a alunos e pais. Assim, em São Paulo, foi fundado o *Clube do Bem-Te-Vi*, o *Projeto Vida* e a *Cidade Mirim*. Em 1982, o Estado do Rio de Janeiro produziu um material bibliográfico de trânsito, dirigido à orientação de alunos e de professores, denominado *Caderno Pedagógico*.

O Mato Grosso fundou, em 1988, o SETA – *Sociedade Educativa de Trânsito Amigo*. Composto por um grupo de trabalho, o SETA promovia encontros para debater questões relacionadas ao trânsito no Estado e combater os altos índices de acidentes. Com a intenção de alertar os habitantes foram promovidos cursos de legislação e de educação de trânsito, palestras para alunos, reciclagem de policiais, entre outros eventos. A partir de 1991, este grupo avançou para a implantação de programas complementares como a *Guarda Mirim* (Patrulha Escolar de Segurança) e campanhas educativas direcionadas à comunidade.

A gradativa liberação da censura brasileira possibilitou um surto de criação artística e literária nos anos 90. As novas publicações começaram a trazer uma abordagem mais crítica e ampla da realidade nacional. Com isso, também a literatura sobre trânsito passou a fazer uso de uma nova linguagem. A continuidade do *Prêmio Volvo de Segurança* foi um exemplo. Em 1992, o Mato Grosso do Sul recebeu o primeiro lugar na categoria Estado com o *slogan: trânsito é questão de consciência*.

A Nova República estimulou outras iniciativas que mobilizaram o país na busca de soluções para a situação do trânsito.

O Governo de Minas Gerais, em parceria com as Secretarias de Segurança Pública e da Educação, desenvolveu um programa de Educação de Trânsito para as quatro primeiras séries do Ensino Fundamental. Em 1995, o Distrito Federal lançou um projeto de atividades educativas de trânsito aos professores das redes oficial e particular de ensino.

Em 1996 a ABDETRAN elaborou o *Programa Nacional de Educação de Trânsito*. Apresentado aos diretores dos Departamentos Estaduais de Trânsito, no XXXIV Encontro Nacional de Integração dos DETRANs, em Maceió, o programa foi implantado, no ano seguinte, em 22 escolas – municipais, estaduais e particulares – em Natal, no Estado do Rio Grande do Norte.

Subsidiadas pelo Departamento de Trânsito do Estado do Rio Grande do Norte – DETRAN/RN, as escolas receberam o programa, livros paradidáticos, jogos e outros recursos para o trabalho sistemático com a Educação de Trânsito. Seguindo o modelo, o Estado do Mato Grosso também utilizou o programa e, da mesma forma, implantou-o em escolas situadas em Cuiabá e Várzea Grande.

A década de 90 foi especialmente relevante para a viabilização de programas, projetos, campanhas, materiais de orientação e uma série de outras iniciativas voltadas à Educação de Trânsito.

Neste final de milênio, tanto a educação quanto o trânsito apontam novas diretrizes, explícitas em sua legislação. Portanto, todo e qualquer material destinado à Educação de Trânsito deve estar apoiado em valores e práticas sociais que permitam aos alunos participar e intervir em sua realidade a fim de transformá-la.



Figura 6 – Folder educativo, Brasília-DF.



Figura 7 – Folder educativo, MT.

EDUCAÇÃO BRASILEIRA ATUAL

Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

A educação brasileira foi regida pela Lei n. 5692 – Lei de Diretrizes Bases da Educação Nacional – durante vinte e cinco anos. Neste período as escolas procuraram seguir tendências educacionais mais contemporâneas e (re)avaliaram sua forma de ensinar. Entretanto, a estrutura do ensino permaneceu inalterada em função da vigência da 5.692/71.

A atual Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – Lei n. 9.394, de 20/12/1996 – apresenta alterações significativas.

- Estabelece somente dois níveis escolares: a Educação Básica (composta pela Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio) e a Educação Superior.
- Responsabiliza cada escola pela elaboração e execução de seu projeto pedagógico – respeitando o sistema de ensino adotado por seu Estado ou município. O professor deve participar ativamente desse trabalho.
- Os currículos do ensino fundamental têm uma base nacional comum (Parâmetros Curriculares Nacionais). Porém, cabe a cada sistema de ensino e a cada escola oferecer uma parte diversificada de acordo com as características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e da clientela.
- Os conteúdos curriculares da educação básica devem observar as seguintes diretrizes, contidas no artigo 27 :
 - I. a difusão de valores fundamentais ao interesse social, aos direitos e deveres dos cidadãos, de respeito ao bem comum e à ordem democrática ;
 - II. consideração das condições de escolaridade dos alunos em cada estabelecimento ;
 - III. orientação para o trabalho ;
 - IV. promoção do desporto educacional e apoio às práticas educativas não-formais.
- A LDB atual, em contraponto à lei anterior, oferece maior autonomia curricular às escolas, fato que contribui para a elaboração de uma proposta pedagógica voltada à qualidade do ensino e não à quantidade de conteúdos.

- De acordo com o artigo 32 da LDB, o ensino fundamental tem como objetivo a **formação básica do cidadão**, mediante :

- I. o desenvolvimento da capacidade de aprender, tendo como meios básicos o pleno domínio da leitura, da escrita e do cálculo ;
- II. a compreensão do ambiente natural e social, do sistema político, da tecnologia, das artes e dos valores em que se fundamenta a sociedade ;
- III. o desenvolvimento da capacidade de aprendizagem, tendo em vista a aquisição de conhecimentos e habilidades e a formação de atitudes e valores;
- IV. o fortalecimento dos vínculos de família, dos laços de solidariedade humana e de tolerância recíproca em que se assenta a vida social.

Frente às mudanças, é fundamental ressaltar que a escola não muda a sociedade, nem é a responsável pelos desastres da sociedade. Mas, de qualquer forma precisa cumprir, da melhor maneira possível, com sua função social : **formar cidadãos**.

Assim, cabe à escola, entre outros aspectos:

- criar condições que possibilitem a manifestação de opiniões e idéias ; a análise e a reflexão dos fatos ; a troca de vivências e experiências;
- proporcionar aos seus alunos, de forma igualitária, o acesso à informação, à cultura, à arte, à tecnologia, à vida em grupo;
- resgatar a alegria e o prazer de aprender;
- romper com a ignorância, valorizar o saber e a cultura; ampliar os horizontes dos alunos, a fim de que eles compreendam, encontrem e ocupem o seu lugar na sociedade.

É chegada a hora de o aluno enxergar a escola como um espaço de construção e produção permanente do conhecimento.

Ele precisa gostar da escola para não ir embora ; sentir que é respeitado para poder respeitar ; sentir que é estimulado em suas capacidades para expressar-se e manifestar-se sem medo. Enfim, sentir que a escola é um lugar muito (mas muito mesmo) importante para a sua vida.

Parâmetros Curriculares Nacionais

Os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN) procuram, igualmente, atender à atual Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional como também à Constituição Brasileira que estabelece *a necessidade e a obrigação de o Estado elaborar parâmetros claros capazes de orientar as ações educativas do ensino obrigatório, de forma a adequá-los aos ideais democráticos e à busca da melhoria do ensino nas escolas brasileiras.*

O termo *parâmetro* é utilizado para demonstrar a idéia de algo flexível. Ao mesmo tempo em que prevê pontos comuns e necessários ao ensino de todas as regiões brasileiras, possibilita a cada escola desenvolver o trabalho com outras áreas do conhecimento ou temas, de acordo com as características culturais, sociais e políticas de sua região.

A concepção do termo *currículo*, transmitida nos PCN, transcende à simples enumeração dos conteúdos referentes às áreas do conhecimento. O currículo está expresso em princípios e metas que devem nortear o projeto pedagógico da escola.

Daí, a importância da autonomia oferecida à escola que, ao elaborar seu projeto pedagógico, deve seguir a estrutura básica indicada nos PCN, mas tem a liberdade de atender às necessidades pertinentes à sua realidade.

Os **objetivos gerais** do ensino fundamental, indicados nos Parâmetros Curriculares Nacionais, definem que os alunos sejam capazes de :

- compreender a cidadania como participação social e política, assim como exercício de direitos e deveres políticos, civis e sociais, adotando, no dia-a-dia, atitudes de solidariedade, cooperação e repúdio às injustiças, respeitando o outro e exigindo para si o mesmo respeito;
- posicionar-se de maneira crítica, responsável e construtiva nas diferentes situações sociais, utilizando o diálogo como forma de mediar conflitos e de tomar decisões coletivas;
- conhecer características fundamentais do Brasil nas dimensões sociais, materiais e culturais como meio para construir progressivamente a noção de identidade nacional e pessoal e o sentimento de pertinência ao País;
- conhecer e valorizar a pluralidade do patrimônio sociocultural brasileiro, bem como aspectos socioculturais de outros povos e nações, posicionando-se contra qualquer discriminação baseada em diferenças culturais, de classe social, de crenças, de sexo, de etnia ou outras características individuais e sociais;

- perceber-se integrante, dependente e agente transformador do ambiente, identificando seus elementos e as interações entre eles, contribuindo ativamente para a melhoria do meio ambiente;
- desenvolver o conhecimento ajustado de si mesmo e o sentimento de confiança em suas capacidades afetiva, física, cognitiva, ética, estética, de inter-relação pessoal e de inserção social, para agir com perseverança na busca de conhecimentos e no exercício da cidadania;
- conhecer e cuidar do próprio corpo, valorizando e adotando hábitos saudáveis como um dos aspectos básicos da qualidade de vida e agindo com responsabilidade em relação a sua saúde e à saúde coletiva;
- utilizar diferentes linguagens - verbal, matemática, gráfica, plástica e corporal - como meio para produzir, expressar e comunicar suas idéias, interpretar e usufruir das produções culturais, em contextos públicos e privados, atendendo as diferentes intenções e situações de comunicação;
- saber utilizar diferentes fontes de informação e recursos tecnológicos para adquirir e construir conhecimentos;
- questionar a realidade formulando-se problemas e tratando de resolvê-los, utilizando para isso o pensamento lógico, a criatividade, a intuição, a capacidade de análise crítica, selecionando procedimentos e verificando sua adequação.

Para que a escola possa atingir, verdadeiramente, os objetivos propostos nos PCN é necessário muito mais que uma revisão curricular. É preciso que todo o corpo docente *revise* o seu próprio comportamento e *(re)avalie* sua prática pedagógica.

Os Parâmetros Curriculares apresentam a proposta da organização escolar fundamental estruturada em ciclos:

1º ciclo = 1ª e 2ª séries;

2º ciclo = 3ª e 4ª séries;

3º ciclo = 5ª e 6ª séries;

4º ciclo = 7ª e 8ª séries.

De acordo com os PCN, a organização escolar em ciclos favorece o fator tempo, por vezes, tão escasso para o aprofundamento de certos conteúdos.

Além disso, os ciclos permitem que o professor trabalhe com as diferenças individuais, dispondo de maior flexibilidade em suas aulas para atender os alunos pessoalmente.

Outro ponto, destacado nos PCN, refere-se ao fato que os ciclos evitam o rompimento brusco do processo educativo, como pode ocorrer na passagem de uma série para a outra. Os ciclos, por possuírem uma duração maior, favorecem a continuidade do ensino. Contudo, a organização escolar em ciclos é apenas uma sugestão e não uma obrigação.

A atual LDB é clara quando dispõe, em seu artigo 23, que:

A educação básica poderá organizar-se em séries anuais, períodos semestrais, ciclos, alternância regular de períodos de estudos, grupos não seriados, com base na idade, na competência e em outros critérios, ou por forma diversa de organização, sempre que o processo de aprendizagem assim o recomendar.

Nos PCN as disciplinas (matérias) apresentam-se como **áreas** a serem trabalhadas em todo o ensino fundamental: Área de **Língua Portuguesa**; Área de **Matemática**; Área de **Ciências Naturais**; Área de **História**; Área de **Geografia**; Área de **Arte**; Área de **Educação Física**.

Os **temas transversais**, contidos nos Parâmetros Curriculares Nacionais, têm sido alvo de muita discussão no meio educacional, gerando uma série de dúvidas. Algumas escolas acreditam que os temas transversais devem ter o mesmo tratamento das áreas e acabam cometendo grandes enganos na prática pedagógica.

Em primeiro lugar é importante esclarecer que os **temas transversais não são novas áreas ou disciplinas**. Eles devem ser incorporados ao trabalho pedagógico que é desenvolvido pela escola, por isso têm caráter de transversalidade, sendo parte integrante das áreas.

Os temas transversais *entram* no ensino das áreas para serem refletidos e analisados a partir de um trabalho compartilhado entre alunos e professores. Assim, os valores que antes eram transmitidos pelo professor de forma aleatória e subjetiva, hoje podem ser debatidos e analisados concretamente.

O professor deve trabalhar com os temas transversais como partes integrantes das áreas e não como algo estanque. Os temas transversais não são aulas especiais, nem tão pouco áreas de ensino. É importante salientar que a proposta contida nos PCN não é dar **aulas de Ética**, assim como esta proposta não sugere que sejam dadas **aulas de Educação de Trânsito**.

Evidentemente que alguns temas têm maior compatibilidade com certas áreas. É o caso da Saúde e do Meio Ambiente em que a transversalidade torna-se mais fácil na área de Ciências Naturais. Entretanto, o mais importante é conhecer a proposta contida em cada tema, a fim de transversalizá-lo de modo coerente.

Os temas transversais, propostos nos PCN, foram escolhidos com base nos seguintes critérios :

- ***urgência social*** - questões graves que se apresentam socialmente e que impedem o pleno desenvolvimento da cidadania ;
- ***abrangência nacional*** - questões que, de alguma maneira, são comuns e pertinentes à todas as regiões brasileiras ;
- ***possibilidade de ensino e aprendizagem no ensino fundamental*** - questões que já vêm sendo trabalhadas pelas escolas, como no caso da Saúde, do Meio Ambiente e da Orientação Sexual ;
- ***favorecer a compreensão da realidade e a participação social*** - questões que possibilitem a participação social dos alunos e que desenvolvam sua capacidade de posicionar-se e de intervir no meio social.

A partir destes critérios foram eleitos cinco temas transversais para serem trabalhados durante os quatro ciclos (ou as oito séries) do ensino fundamental : **Ética ; Pluralidade Cultural ; Meio Ambiente ; Orientação Sexual ; Saúde.**

Para os dois ciclos finais (5ª e 6ª / 7ª e 8ª) foi eleito, também, o tema transversal **Trabalho e Consumo.**

É importante destacar que os Parâmetros Curriculares Nacionais são compostos por 20 volumes: 10 dirigidos aos ciclos iniciais (1ª a 4ª) e 10 aos ciclos finais (5ª a 8ª) do Ensino Fundamental. Cada volume traz importantes referenciais ao trabalho do professor e, por isso, merecem ser lidos integralmente. Segundo o MEC, ter acesso ao documento completo é um direito de todo o professor.

Por este motivo, a proposta delineada neste material de Educação de Trânsito procurou, ao máximo, estar em concordância com as orientações que norteiam os Parâmetros Curriculares Nacionais e a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional.

TRÂNSITO E CURRÍCULO

No documento dos Parâmetros Curriculares Nacionais a **Educação de Trânsito** não é indicada como tema transversal, mas como **tema local**:

(...) Tomemos como exemplo, o caso do trânsito. Embora esse seja um problema que atinja uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significação principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza diversa.

Pense-se, por exemplo, o direito ao transporte associado à qualidade de vida e à qualidade do meio ambiente; ou a convivência no espaço público e o desrespeito às regras de trânsito, ou ainda, a segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, pensando de forma ampla, o tema trânsito nos remete a refletir sobre as características de nossos modos de vida e nossas relações sociais.

Segundo os PCN, o trânsito não é uma questão de abrangência nacional, estando vinculada somente aos grandes centros urbanos.

Contudo, é importante analisar que apesar das cidades possuírem diferentes urbanizações, como também diferentes graus de importância nos setores industrial, comercial, bancário, cultural, elas formam um sistema integrado que denomina-se *rede urbana*. Além disso, os altos índices de êxodo rural e migração urbana estão conduzindo a um acelerado processo de transformação do espaço urbano.

Esta simples análise faz pensar que os alunos de uma escola rural, por exemplo, também podem ter acesso a informações relacionadas ao trânsito, pois nada impede que um dia vejam sua realidade transformada ou, ainda, que se desloquem para viver em outra realidade.

Neste sentido, mais uma vez, enfatiza-se a necessidade das escolas refletirem sobre a importância da Educação de Trânsito, inserindo-a em seu projeto educativo.

Porém, para que o trabalho com o tema trânsito em sala de aula receba o mesmo tratamento dispensado aos demais temas transversais, o professor deve atentar para dois aspectos fundamentais: a sistematização do tema e a inclusão do tema às áreas curriculares.

O primeiro aspecto refere-se à necessidade de um trabalho contínuo e sistemático com o trânsito, pois de nada adiantará programar eventos e realizar atividades apenas durante a Semana Nacional de Trânsito ou em outra data comemorativa qualquer.

É necessário que o tema *entre* nas áreas curriculares sempre que for possível, tornando-se elemento constante de análises, reflexões e debates.

Quanto ao segundo aspecto, o professor deve compreender que o trânsito pode ser incluído em todas as áreas curriculares.

Para tanto, precisa perceber a dimensão conceitual do tema trânsito – exposta anteriormente – a fim de que não cometa o erro de pensar que trabalhar com trânsito significa ensinar placas de sinalização.

O objetivo da Educação de Trânsito na escola não está voltado à memorização de placas ou de artigos do Código de Trânsito Brasileiro. Nada impede que os alunos utilizem o Código como fonte de pesquisa para a fundamentação de debates ou, ainda, observem se a sinalização próxima à escola está adequada. Entretanto, há uma grande diferença entre *identificar* placas de sinalização e *respeitar* placas de sinalização.

De acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais a educação escolar deve ser concebida como:

(...) uma prática que tem a possibilidade de criar condições para que todos os alunos desenvolvam suas capacidades e aprendam os conteúdos necessários para construir instrumentos de compreensão da realidade e de participação em relações sociais, políticas e culturais diversificadas e cada vez mais amplas, condições estas fundamentais para o exercício da cidadania na construção de uma sociedade democrática e não excludente.

Encaminhando sua prática educativa nesta direção, o professor não dá respostas prontas, conduz ao pensamento ; não transmite conhecimentos, favorece sua construção ; não rotula o aluno, procura auxiliá-lo em suas dificuldades ; não se posiciona como dono do saber, troca experiências.

A Educação de Trânsito não é uma via de mão única. É um caminho de duas vias onde aluno e professor seguem juntos na busca de objetivos comuns.

TRANSVERSALIDADE

O tema trânsito integrado às áreas curriculares

Os Parâmetros Curriculares deixam clara 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).

Os temas transversais têm por objetivo trazer à tona, em sala de aula, questões sociais que possibilitem a construção da democracia e da cidadania. Portanto, para encaminhar as aprendizagens de maneira significativa e contextualizada, o professor precisa estar atento aos conhecimentos adquiridos pelos alunos em todas as áreas e não apenas em sua área de atuação.

Consciente dos conhecimentos de seus alunos e de suas capacidades (cognitiva, física, afetiva, de relação interpessoal e inserção social, ética e estética), o professor poderá criar uma infinidade de possibilidades para sair da *velha* rotina escolar, visando a conquista de seus objetivos.

O que se pretende a seguir é apresentar, de forma abrangente, a proposta das áreas curriculares de ensino, apontando possibilidades de transversalizar o tema trânsito.

Após a explicitação de cada área, o professor encontrará, a título de ilustração, recursos pedagógicos para o enriquecimento de sua prática educativa. Faz-se mister salientar que tais recursos são somente sugestões, ficando a critério do professor utilizá-los ou recorrer a outros meios que venham ao encontro das necessidades de seus alunos.

É importante esclarecer também que, neste momento, não estão definidos ciclos e conteúdos, uma vez que tais especificações serão explicitadas mais adiante.

Língua Portuguesa e Trânsito

Os índices de repetência, segundo o MEC, são resultantes das dificuldades nas áreas da leitura e da escrita. Assim, a intenção é criar condições para que os alunos sejam capazes de **ler**, **interpretar** e **produzir** a língua, de modo a compreenderem e serem compreendidos.

Do ponto de vista da oralidade, a escola deve proporcionar momentos de debate nos quais os alunos possam manifestar suas opiniões e expressar seus pensamentos e sentimentos. A leitura oral também deve ser incentivada.

Além disso, 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, uma vez que é bastante comum encontrar nos jornais matérias sobre o assunto. No entanto, *folders* educativos, livros paradidáticos e de literatura, crônicas, quadrinhos, entre tantos outros recursos podem suscitar debates e reflexões.

Os alunos podem, da mesma forma, 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, promove a criatividade escrita: criar *slogans* ou frases sobre os conhecimentos adquiridos estimulam 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.

Falar, ler e escrever. O domínio da língua possibilita o acesso à informação, à manifestação do pensamento, à produção do conhecimento, à comunicação com o mundo. É falando, lendo e escrevendo que o aluno rompe com a alienação e passa a participar da sociedade, exercendo o direito à cidadania.

O AFOGADO

- Vocês não souberam o que aconteceu com o carro dele?

Como nenhum de nós soubesse, pôs-se a contar-nos, excitado:

- Imaginem que tinha um sujeito se afogando na Praia de Botafogo e vários carros já haviam parado para ver. Ele parou atrás, junto à calçada. Então veio outro carro em disparada e bateu de cheio no dele.

- Estragou muito? – perguntou alguém da roda.

- Espere, não foi tudo: o dele, por sua vez, bateu no da frente. O da frente atropelou duas moças que iam passando. Elas ficaram feridas levemente, mas os carros ficaram completamente amassados. O dele, então, virou sanfona.

- Mas que azar! – comentou um, consternado.

- Logo aquele carro, novinho em folha! – disse outro.

- Pois foi isso: ficou em pandarecos.

- Então vai custar um dinheirão para consertar.

- Não tinha seguro? – tornou o primeiro.

- Ele não, mas o que bateu tem seguro contra terceiros: só que um seguro de cem mil não dá para cobrir o estrago de jeito nenhum.

- Além do mais, é um inferno tentar receber seguro nessas situações.

- Foi o que ele me disse. E tem os outros dois carros, que naturalmente vão pleitear parte desse seguro também.

- Mas se a culpa foi do outro, tem que pagar tudo.

- Até provar que a culpa foi do outro ...

- Não houve perícia?

- Não, parece que não houve perícia.

A conversa prosseguiu entre comentários em que todos lastimavam a falta de sorte do amigo. Todos, menos eu, que me limitava a ouvir, pensativo.

- Você não disse nada – observou um deles.

É verdade, eu não disse nada, continuei calado. Não havia muito que dizer, além do que já fora dito pelos outros. Mas na realidade gostaria de saber o que foi que aconteceu com o homem que estava se afogando.

(Fernando Sabino)

A crônica de Fernando Sabino traduz como as situações ocorridas no trânsito chamam a atenção das pessoas.

A partir da leitura de **O Afogado**, o professor pode levantar questões para debate e outras atividades.

- Comentar sobre o fato que deu início aos acidentes no texto.
- Identificar os responsáveis pelos acidentes ocorridos no texto.
- Analisar a causa principal dos acidentes de trânsito.
- Posicionar-se em relação à atitude de um motorista frente a um atropelamento.
- Pesquisar sobre a punição estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro para motoristas responsáveis por atropelamentos.
- Relatar cenas semelhantes a do texto que foram presenciadas.
- Representar a cena do texto utilizando diversas linguagens: desenho, dramatização, história em quadrinhos, etc.
- Analisar o texto, levando em conta a importância dada ao *bem de consumo* – automóvel – em relação à vida humana – o homem que estava se afogando.
- Descrever a paisagem do lugar onde se passa a cena do texto e compará-lo com a paisagem do lugar onde vivem.
- Analisar a postura das personagens do texto frente ao ocorrido.
- Refletir sobre a sua postura frente a um acontecimento semelhante.

Matemática e Trânsito

A nova abordagem do ensino da Matemática traz à tona a importância de se levar em conta o conhecimento prévio dos alunos proveniente de suas experiências pessoais. Tal abordagem faz pensar na Matemática como instrumento indissociável do cotidiano: comprar, pagar, receber...

Todavia, uma percepção errônea acerca da concepção de *cotidiano* pode empobrecer o processo de ensino-aprendizagem. Isto porque ao imaginar que só deve trabalhar com questões do dia-a-dia e com a *realidade* dos alunos, o professor corre o risco de deixar para trás muitos conteúdos importantes.

A potencialidade do conhecimento matemático deve ser amplamente explorada por meio do contato com as diferentes linguagens matemáticas: esquemas, gráficos, tabelas. A utilização de jogos e a resolução de problemas (com aplicabilidade prática) possibilitam a convivência social, uma vez que a Matemática está presente na vida das pessoas em incontáveis momentos e situações.

A partir de dados estatísticos: frota veicular, número de acidentes, número de vítimas fatais e não-fatais, densidade demográfica, extensão territorial, entre outros indicadores, é viável trabalhar com infinitas possibilidades matemáticas relacionadas ao trânsito.

Os alunos podem estudar e debater sobre os índices de acidentes; estabelecer relações entre o aumento populacional e o aumento da frota veicular; pesquisar as causas das mortes em acidentes de trânsito; identificar em que faixa etária encontram-se as maiores vítimas do trânsito; identificar quais os veículos que mais se envolvem em acidentes, entre uma série de outras atividades.

Os dados estatísticos de trânsito são encontrados via Internet: www.redetran.com.br. O professor de Matemática, ao elaborar com os alunos o levantamento de dados, pode sugerir a construção de gráficos, a elaboração de tabelas, utilizando diferentes linguagens matemáticas.

A resolução de problemas também pode partir de situações ocorridas no trânsito. Assim, os alunos serão capazes de calcular valores atribuídos a multas, pontuações referentes às infrações cometidas, etc.

Porém, o mais importante é que o professor não deixe de analisar e de refletir com seus alunos sobre os dados coletados e as situações ocorridas, oportunizando o debate e a manifestação de opiniões a respeito do tema.

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.

*na prática pedagógica ...***Frota Veicular Brasileira**

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
18.267.246	20.615.779	21.523.690	22.565.850	24.145.968	26.609.232	26.448.148	28.267.858

Fonte: SINET – Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito; DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito; DETRANs – Departamentos Estaduais de Trânsito, 1999.

Observando a evolução da frota veicular brasileira nos últimos sete anos, os alunos poderão:

- elaborar um gráfico representando o aumento da frota veicular;
- identificar em qual ano houve maior índice de aumento da frota veicular;
- identificar em qual ano houve menor índice de aumento da frota veicular;
- pesquisar sobre os fatores econômicos e sociais que influenciam o aumento da frota veicular.

Em 1997, ocorreram 24.107 mortes em acidentes de trânsito no Brasil.

- 591 vítimas: crianças entre 0 e 4 anos de idade;
- 1.892 vítimas: crianças e adolescentes entre 5 e 14 anos de idade;
- 5.181 vítimas: adolescentes e adultos entre 15 e 24 anos de idade;
- 5.996 vítimas: adultos entre 25 e 34 anos de idade;
- 6.483 vítimas: adultos entre 35 e 59 anos de idade;
- 2.282 vítimas: adultos com 60 ou mais anos de idade.

Fonte: SINET; DENATRAN; DETRANs, 1999.

De acordo com as informações contidas no quadro acima os alunos poderão:

- identificar em qual faixa etária ocorre maior número de acidentes com vítimas fatais;
- pesquisar, analisar e refletir sobre o porquê desta faixa etária ser a maior vítima do trânsito;
- pesquisar, analisar e refletir sobre o comportamento das pessoas no trânsito de acordo com sua faixa etária.

Ciências Naturais e Trânsito

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, homem, tecnologia.

Por sua abrangência, a área das Ciências Naturais permite a plena inclusão do tema trânsito.

Para se ter uma idéia, os grandes agentes da poluição atmosférica são as indústrias e os veículos motorizados. As fibras de amianto, que escapam dos freios dos veículos, liberam poeira (material particulado), enquanto que os motores – diesel e gasolina – lançam no ar gases tóxicos. Assim, a derrubada das matas, aliada à queima de combustíveis dos veículos e das fábricas, aumenta o dióxido de carbono (CO₂) na atmosfera, provocando o efeito estufa. Os veículos motorizados têm, também, grande parcela de responsabilidade pelas chuvas ácidas, devido aos gases tóxicos e aos materiais particulados emitidos por eles.

Acredita-se que 60% da poluição atmosférica seja causada pelos automóveis que precisam possuir equipamentos de controle à emissão de gases poluentes. A poluição sonora é outro agravante à questão ambiental, assim como os objetos que são jogados pelas ruas da cidade, podendo levar centenas de anos para transformar-se em compostos mais simples.

Sob o ponto de vista tecnológico, o professor desta área pode analisar com seus alunos o avanço dos equipamentos de segurança, de sinalização e de fiscalização de trânsito, especialmente, nos últimos cinco anos. A tecnologia tem sido uma aliada ao trânsito, uma vez que atualmente existem sistemas interligando todos os Departamentos Estaduais de Trânsito. A implantação dos sistemas RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação) e RENAVAM (Registro Nacional de Veículos Automotores) também pode ser fonte de discussões sobre a *era tecnológica* do trânsito.

Outra questão importante a ser analisada pode partir de informações relacionadas aos *teletrabalhadores* (trabalhadores que não precisam deslocar-se, pois trabalham em casa, acoplados ao seu computador). Alguns especialistas em urbanismo defendem esta idéia, afirmando ser a solução para os congestionamentos de trânsito. Mas o que os alunos pensam sobre isso?

Frente a estes aspectos, nota-se que a área de Ciências Naturais, ao inserir o tema trânsito, estará favorecendo a integração dos alunos ao ambiente e à cultura, oportunizando ações de respeito e de preservação do espaço público.

na prática pedagógica ...

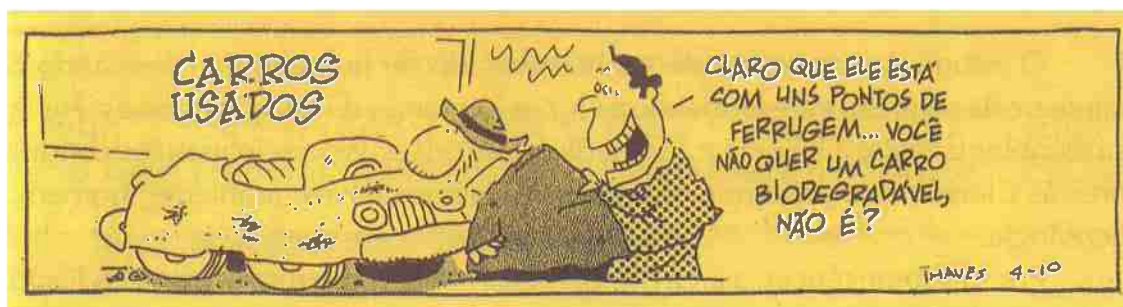


Figura 8 – Tira de humor de Thaves.

O humor da tira pode ser o ponto de partida para analisar e refletir sobre questões fundamentais de trânsito em Ciências Naturais.

- Compreender o conceito de **biodegradável**.
- Pesquisar quantos anos são necessários para a decomposição de certas substâncias.
- Pesquisar quais as substâncias biodegradáveis que são utilizadas em sua escola e em sua casa.
- Emitir opinião sobre o tráfego de veículos mal conservados ou muito antigos.
- Analisar os artigos do Código de Trânsito Brasileiro que dispõem sobre a segurança dos veículos, bem como a necessidade de controle de emissão de gases poluentes.
- Pesquisar e analisar as atribuições do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente.
- Realizar uma campanha educativa, dirigida aos pais e à comunidade, enfatizando a importância da manutenção dos veículos.
- Identificar quais os equipamentos poluentes de gases e de ruído nos veículos e realizar uma *inspeção veicular* nos automóveis de pais e de professores, chamando a atenção daqueles que estiverem prejudicando o meio ambiente.

História e Trânsito

De acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais o estudo da História está ancorado em três aspectos:

- **fatos históricos:** criações artísticas, ritos religiosos, técnicas de produção, atos de governantes, etc. ;
- **sujeitos históricos:** agentes de ação social – indivíduos, grupos ou classes sociais;
- **tempo histórico:** cronologia com diferentes ritmos e durações temporais.

Neste sentido, 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 possibilita a produção de novos saberes, transformando e definindo o presente.

Um dos fatos históricos mais marcantes do século XX é a invenção do automóvel. Da engenhoca de Cugnot (1769) ao mais recente automóvel *top* de linha, a sociedade percorreu um longo caminho. Ao incluir o trânsito como tema transversal à História, o professor pode explorar os fatos históricos desde muito antes da invenção do automóvel, pois a necessidade de locomoção do homem no espaço talvez seja tão antiga quanto o próprio homem.

Surpreendentemente, diante de um invento de tamanha importância, muitos brasileiros continuam, ainda, sem ter acesso ao automóvel para sua locomoção. Por quê?

Assumindo a História como compreensão e interpretação, propiciando ao aluno o contato com várias (re)construções que se estabelecem em torno dos processos históricos, o estudo desta área estará centrado nos *fatos*, nos *sujeitos* e no *tempo*.

O trânsito, percebido como processo histórico, pode ser contemplado como objeto de conhecimento em diversos conteúdos. Reconstruir a história da cidade onde vivem é um exemplo: os alunos podem pesquisar junto aos seus avós ou a pessoas mais velhas, questionando-os sobre como era o espaço físico, a forma de vida, os costumes, as brincadeiras, quando eram crianças.

Coletar fotos antigas e estabelecer relações entre fotos atuais, percebendo as transformações ocorridas – em diversos aspectos – no decorrer dos tempos é, da mesma forma, importante para a compreensão dos fatos e sujeitos históricos.

A pesquisa sobre a evolução dos meios de transporte e de transporte coletivo, pode conduzir 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 trabalhar com fatos, sujeitos e tempo históricos. Para abordar os conteúdos, o professor desta área deve utilizar muitas imagens, uma vez que são recursos indispensáveis para construção do conhecimento histórico.

É fundamental que professores e alunos colem fotos e figuras, assistam vídeos, busquem livros, jornais e outras fontes visuais, compreendendo os diferentes *cenários* que se apresentam no decorrer dos tempos.

A área de História tem grandes possibilidades de inserir 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.



Figura 9 – Vale do Anhangabaú, SP, década de 20.



Figura 10 – Vale do Anhangabaú, SP, atualmente.

na prática pedagógica ...



Figura 11 – Anúncio de bicicletas, 1898.

O anúncio acima circulou no Brasil por volta de 1898 e pode ser utilizado como recurso para pesquisa, debate, análise e reflexão de uma série de questões relativas ao tema trânsito.

- O contexto histórico brasileiro da época em que o anúncio foi veiculado: sistema de governo, papel social da mulher, vestuário, outros veículos utilizados para locomoção, meios de transporte coletivo, frota veicular, etc.
- A história da bicicleta: os inventores dos primeiros modelos, a época em que foram produzidas em série, a evolução dos modelos.
- O comportamento dos ciclistas no trânsito urbano atual: regras para trafegar com bicicletas na via pública, acessórios de segurança (capacete, joelheiras, cotoveleiras).
- As relações existentes entre as cidades brasileiras que possuem maior quantidade de bicicletas e as cidades ou países estrangeiros que adotam a bicicleta como principal meio de transporte.
- A instalação de equipamentos de segurança obrigatórios em bicicletas, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (campanha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo).

Geografia e Trânsito

Durante muito tempo a Geografia esteve associada à *memorização* do nome de países, Estados e capitais, de bacias hidrográficas, de formas de relevo, etc. Neste período muitos conhecimentos necessários deixaram de ser considerados e outros – totalmente fora da realidade – foram contemplados.

Finalmente, hoje, 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.

Entretanto, por maiores que sejam estas diferenças, é possível observar que existe uma grande ligação entre elas. Por isso, para entender o significado dos lugares: sua forma de vida, suas regras, sua aparência, é necessário entender, também, as relações existentes entre eles. Para tanto, o professor de Geografia precisa estimular seus alunos a observar os lugares com um olhar mais aprofundado e crítico. Assim, compreenderão que o lugar onde vivem não se encerra em si mesmo, uma vez que depende, de forma direta ou indireta, de outros lugares.

Neste sentido, pode-se dizer que é a dinâmica social que determina as características das paisagens que são observadas e não o contrário. Isto porque as necessidades dos homens não são sempre as mesmas em todos os lugares e em todos os tempos. E, dependendo de suas necessidades, o homem vai construindo, 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 dos homens (individuais ou coletivas) no espaço e no tempo e as conseqüências destas ações tanto para si próprio quanto para a sociedade.

O espaço geográfico está relacionado diretamente com a história da humanidade. Com o passar do tempo as sociedades se transformam porque o que vemos (paisagem) e o que determina o que vemos (a dinâmica social, o trabalho) também sofrem transformações. (PEREIRA; SANTOS; CARVALHO, 1988, p.5)

Observada sob este enfoque, a Geografia tem grande compatibilidade com o tema trânsito, pois através do estudo do espaço geográfico e de suas paisagens, torna-se impossível deixar de analisar o fenômeno da urbanização e, por conseguinte, a problemática que envolve o trânsito.

Além disso, o trânsito está relacionado, também, ao espaço da produção industrial (bens de produção, bens de consumo), importante aspecto a ser estudado nesta área.

na prática pedagógica ...



Figura 12 – Sertão do Ceará atualmente.

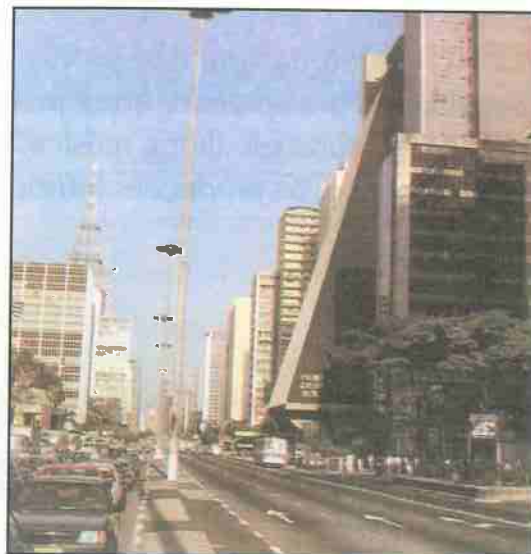


Figura 13 – Avenida Paulista, SP, atualmente.

As imagens retratam lugares com diferentes paisagens no espaço geográfico brasileiro: a primeira mostra o sertão do Ceará (Região Nordeste) e a segunda, a Avenida Paulista, na cidade de São Paulo (Região Sudeste).

Analisando as imagens os alunos poderão:

- descrever objetivamente as diferentes paisagens dos lugares retratados;
- estabelecer as possíveis relações existentes entre as paisagens dos dois lugares;
- estabelecer semelhanças e diferenças entre as características das paisagens dos lugares retratados com as características das paisagens do lugar onde vivem;
- pesquisar sobre o fato das migrações internas e relacioná-lo com a questão do trânsito;
- analisar como se estabelecem as relações sociais no trânsito das diferentes imagens;
- refletir sobre qual dos dois lugares apresenta maior dificuldade de locomoção, de comunicação e de convivência social;
- pesquisar o fenômeno da urbanização e manifestar idéias que visem solucionar problemas de trânsito.

Arte e Trânsito

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 professor desta área deve promover atividades que propiciem o acesso à arte, estimulando a sensibilidade dos alunos: visitas a museus, leitura de obras específicas, passeios ao teatro, caminhadas pelo setor histórico da cidade, entre tantas outras vivências que darão sentido e movimento ao universo artístico.

Os alunos precisam conhecer e apreciar a arte para produzir arte. Assim, ao se depararem com diversos materiais – papéis, tintas, lápis, *sucatas* – os alunos serão capazes de exteriorizar sentimentos e idéias, descobrindo suas habilidades e potencialidades.

O tema trânsito pode ser perfeitamente incluído na Arte desde que o professor crie situações que oportunizem o debate sobre o tema.

na prática pedagógica ...

A transversalidade do tema trânsito na Arte ocorre em diversas situações.

Uma delas pode ser constatada quando os alunos compreendem que as chuvas ácidas – causadas pelos gases poluentes lançados no ar, especialmente, por fábricas de automóveis – corroem esculturas e monumentos artísticos.

Neste momento, o trânsito precisa ser debatido a fim de que os alunos estudem o fato e posicionem-se diante dele.

Outro modo de explorar o trânsito na Arte é produzir uma peça de teatro relacionada ao tema. Os alunos podem escrever o roteiro, confeccionar os cenários, desenhar e confeccionar o figurino, selecionar as músicas para a trilha sonora. Enfim, utilizar uma série de linguagens e expressões artísticas voltadas à questão do trânsito.



Figura 14 – II Oficina de Trânsito, maio de 1998, Natal/RN.

Uma outra vertente para a transversalidade é conhecer, por meio da Arte, a história do trânsito. As obras de Debret, por exemplo, retratam o cotidiano brasileiro do século XIX quando foi nomeado, em 1816, para ser o pintor da história do Brasil. O acesso à arte de Debret remeterá a uma infinidade de análises e reflexões sobre os meios de transporte utilizados pelos diferentes grupos sociais da época.



Figura 15 – Carruagem levando o Santíssimo Sacramento aos ricos, Debret.

A imagem a seguir, retratada pelo pintor Henry Koster, denominada *Uma dama indo à visitas*, revela o costume trazido pelos nobres portugueses. Escravos fardados conduziam *senhoras* e *senhores* confortavelmente instalados em suas **liteiras**.

O que os alunos pensam a respeito desta forma de locomoção?



Figura 16 – Uma dama indo a visitas, Henry Koster.

A escultura abaixo, de George Segal, *Passageiros de Ônibus* (1964), mostra quatro pessoas que parecem ter sido congeladas no tempo durante a atividade cotidiana de andar de ônibus. A intenção de Segal foi retratar o anonimato das ações do dia-a-dia que são impostas pela sociedade e captar a alienação da humanidade no mundo moderno.

A partir desta obra de arte, é possível trabalhar as relações humanas, o comportamento dos passageiros de transporte coletivo, a necessidade de um transporte coletivo de qualidade, entre inúmeras questões relativas ao trânsito.



Figura 17 – Passageiros de ônibus, George Segal.

Educação Física e Trânsito

Para que o trabalho desta área curricular possa atingir seus objetivos é necessário, sobretudo, que se faça a distinção entre a Educação Física escolar e a prática de esportes.

Na escola, o que se pretende não é formar profissionais do esporte, mas desenvolver as potencialidades corporais de cada aluno por meio de diversas atividades corporais e lúdicas.

Os jogos, a dança, a ginástica e os esportes podem ser tratados como instrumentos de comunicação, expressão, lazer e cultura. Portanto, cada aula de Educação Física deve explorar 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 da representação da figura humana, por exemplo, o aluno demonstra sentimentos e mostra seu corpo por inteiro: seus defeitos e suas qualidades.

O professor pode conhecê-lo com maior profundidade e descobrir as necessidades de seus alunos a partir de desenhos e outras estratégias que viabilizem sua representação corporal.

As aulas de Educação Física devem promover, outrossim, a participação integral de todos os alunos nas atividades propostas. A responsabilidade principal do professor desta área é orientar seus alunos para que sejam capazes de superar seus próprios limites, sem competições negativas ou conflitos com o grupo.

Por isso, as aulas de Educação Física precisam ser programadas de modo a atender as necessidades individuais dos alunos, especialmente, daqueles com dificuldades e limitações físicas.

na prática pedagógica ...

A Educação Física pode incluir o tema trânsito em seu currículo ao trabalhar com noções de lateralidade e espaciais, imprescindíveis à locomoção.

Atividades corporais de deslocamento que solicitem o domínio dos conhecimentos *esquerda, direita, para frente, para trás*, são muito importantes para a localização espacial.

O professor de Educação Física pode programar com alunos, pais e comunidade, um **passeio ciclístico**.

Traçar, juntamente com os alunos, o caminho a ser percorrido, solicitar segurança dos agentes de trânsito, discutir sobre o uso de equipamentos de segurança, analisar as regras estabelecidas para os ciclistas e outras questões voltadas ao trânsito, serão fundamentais para os alunos compreenderem que andar de bicicleta na via pública requer cuidados e muita responsabilidade.



Figura 18 – Ciclista.

As aulas de Educação Física podem ser também utilizadas para debater sobre **brincadeiras na via pública**.

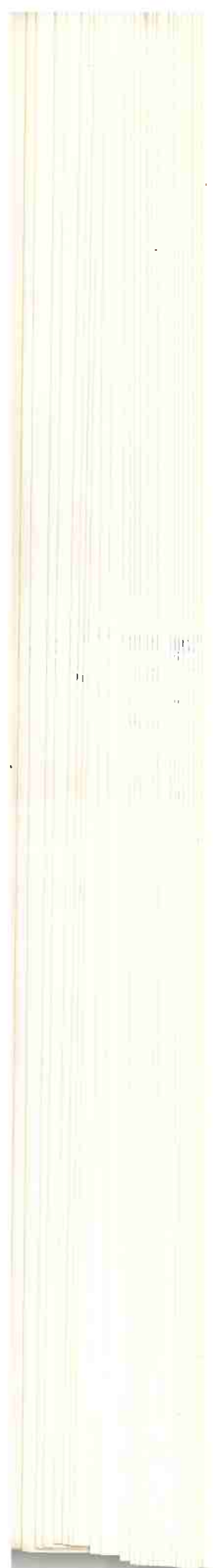
Os alunos precisam compreender que não se pode jogar bola ou praticar outra atividade esportiva em locais próximos à via. O professor de Educação Física pode pesquisar com seus alunos os locais da cidade que são apropriados para tais brincadeiras e elaborar uma lista com os endereços de canchas poliesportivas, praças, parques e outros lugares destinados ao lazer.

Outras situações, tais como: uso de *skates*, de patins, de carrinhos de rolimã na via pública, devem ser discutidas com o objetivo de conscientizar os alunos sobre os seus perigos.



Figura 19 – Skatista.

2ª Parte



OBJETIVOS GERAIS

Educação de Trânsito no Ensino Fundamental

O trabalho a ser realizado em torno do tema trânsito deve organizar-se de maneira a possibilitar que os alunos sejam capazes de:

- conhecer o espaço onde vivem, tendo a oportunidade de vivenciá-lo e de observá-lo, analisando e refletindo sobre suas características físicas e sociais;
- compreender o trânsito como a necessidade e o direito que todos têm de locomover-se no espaço;
- compreender o trânsito como um processo contínuo de comunicação com o espaço, no qual o respeito aos diferentes atos de comunicação é fundamental para a convivência social;
- compreender o trânsito como um espaço importante de convivência social para estabelecer relações de respeito mútuo e de cooperação;
- adotar atitudes de respeito ao espaço público, preservando-o e contribuindo para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes;
- valorizar o espaço público como patrimônio histórico fundamental à preservação da memória cultural, política e social dos povos;
- adotar, no dia-a-dia, atitudes de respeito às normas de trânsito, buscando sua plena integração com o espaço público;

- assumir posições frente a situações ocorridas no trânsito, emitindo opiniões fundamentadas na legislação e segundo seu próprio juízo de valor;
- compreender a relação existente entre o trânsito e a poluição atmosférica, sonora e visual, criando e apoiando políticas de preservação ambiental;
- posicionar-se frente à necessidade do uso de equipamentos de segurança no trânsito, valorizando sua própria vida e a vida de outras pessoas;
- conceber o trânsito como um espaço público no qual todos têm o direito de ir, vir e estar, manifestando atitudes de repúdio frente a situações que impeçam o exercício desse direito;
- exigir seus direitos enquanto pedestre, passageiro e ciclista, questionando comportamentos que não respeitem o seu direito de transitar com segurança.



Figura 20 – Produção Infantil.

CONTEÚDOS DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

A Educação de Trânsito na escola fundamental deve estar centrada no desenvolvimento de valores, posturas e atitudes éticas, pois seu objetivo não é formar *futuros motoristas* como acontece nas Auto Escolas ou nos Centros de Formação de Condutores.

Embora a questão do trânsito exija aprendizagens conceituais para sua melhor interpretação e compreensão, o professor deve discernir até que ponto está *ensinando* trânsito ou *educando* para o trânsito. Por este motivo, os conceitos surgirão como uma consequência das análises e reflexões sobre o tema e não como eixos condutores ao tema.

Isto não significa que o professor deva desconsiderar as regras de normatização do trânsito, mesmo porque são elas que regulam o comportamento humano no espaço público. O que se pretende, ao trabalhar com conteúdos de trânsito, é conduzir os alunos à interpretação, à análise, à reflexão e à compreensão de tais regras. Compreender, neste caso, não significa *repetir*, *memorizar* ou, simplesmente, *obedecer*, mas descobrir suas razões pelo entendimento progressivo, a partir de experiências vivenciadas e de recursos atraentes que estimulem a exploração do tema.

Neste sentido, os conteúdos partirão do universo cultural do aluno que, confrontado com o conhecimento formal, promoverá uma nova leitura da realidade, refletindo em *mudança de atitude* frente ao trânsito.

Os conteúdos devem constituir-se em elementos de compreensão e interação social, servindo como *ponte* entre a informação sistematizada e a realidade social, a fim de que os alunos sejam capazes de intervir em seu meio.

Os conteúdos de trânsito devem, da mesma forma, estar conectados com o momento histórico, com as normas sociais, com os costumes, enfim, com a cultura da realidade imediata do aluno, assim como a de outras realidades.

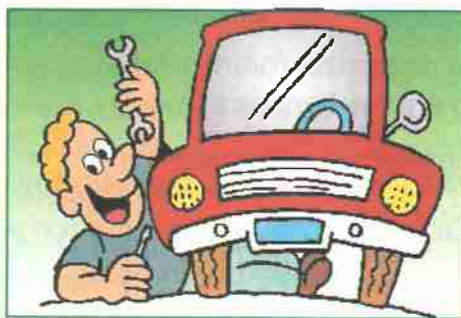


Figura 21 – Cuidados com o veículo.

Critérios de seleção e organização dos conteúdos

Não é tarefa fácil eleger conteúdos relacionados ao trânsito pois, se observado de forma sincrética, o tema envolve desde importantes decisões de um Conselho Nacional até falhas de policiamento em frente às escolas. Entretanto, permeando estes extremos, existe uma gama de evidências que apontam a necessidade de inserir o tema trânsito nas áreas curriculares.

Contudo, o mais importante é que a abordagem do assunto esteja, sempre, voltada à necessidade humana de *locomotoção*, de *comunicação* e de *convívio social* no espaço público. Encaminhando a Educação de Trânsito neste sentido, o professor estará proporcionando condições de aprendizagens significativas voltadas ao exercício da cidadania.

Para tanto, os conteúdos pertinentes à Educação de Trânsito no Ensino Fundamental foram selecionados com base nos seguintes critérios:

- a importância do desenvolvimento de atitudes baseadas na cooperação e no respeito mútuo frente à violência evidenciada no trânsito brasileiro atual;
- a possibilidade de análises e de reflexões sobre medidas de segurança no trânsito como forma de proteção à vida humana;
- a necessidade emergencial da redução do número de vítimas fatais envolvidas em acidentes de trânsito, principalmente no que diz respeito a pedestres;
- a relevância da apreensão de conhecimentos voltados às características históricas, culturais, econômicas, naturais e físicas dos *lugares* de maneira a compreender a dinâmica do trânsito;
- a apropriação de conhecimentos conceituais de trânsito como base para a adoção de atitudes essenciais à locomoção, à comunicação e ao convívio social no espaço público.

Sendo assim, os conteúdos foram reunidos em quatro blocos gerais, destinados aos ciclos do Ensino Fundamental:

- 1º Ciclo: **A identidade dos lugares**
- 2º Ciclo: **Locomoção no espaço público**
- 3º Ciclo: **A comunicação no espaço público**
- 4º Ciclo: **Convívio social no trânsito**

Blocos de Conteúdos

A IDENTIDADE DOS LUGARES

A função deste bloco é oportunizar ao aluno do **1º ciclo** momentos de observação e de análise crítica dos lugares que fazem parte de sua vida: a escola, o entorno da escola, o bairro, **a cidade**.

Conhecendo e interpretando a história de um lugar é possível explicar as particularidades de suas características, especialmente acerca do trânsito.

Por mais incrível que possa parecer, muitas pessoas não *conhecem* verdadeiramente o lugar onde vivem. Isto porque o dia-a-dia faz com que, de certa forma, acostumem-se simplesmente a contemplar a paisagem, sem questioná-la ou refletir sobre ela.

Madalena Freire, citada por MORAIS (1989, p.97), afirma que *os atos de conhecer são momentos muito vivos. Como comer, como dormir. E buscar o conhecer é praticar a vida, exercê-la, perpassando os sentidos, os pensamentos, os afetos.*

É por este motivo que o tema trânsito, inserido no projeto educativo da escola, deve privilegiar os **lugares** que fazem parte da vida do aluno, a fim de que ele os *conheça* realmente. Nestes lugares: observados, analisados, discutidos e apropriados, os alunos serão capazes de expressar ações, conviver socialmente e provocar transformações.

A **cidade**, compreendida como um lugar onde se pode *praticar a vida* é o ponto de partida para trabalhar com questões de trânsito. Portanto, deve ser considerada como o recurso principal do processo de conhecimento e de compreensão da realidade.

As cidades na contemporaneidade representam, sobretudo, um lugar de concentração de pessoas, capitais, atividades e funções num único ponto do espaço. O arranjo interno das cidades está relacionado à sua produção e o seu funcionamento depende das pessoas, dos prédios, da unidade fabril, dos escritórios, dos bancos, dos serviços de apoio, entre uma série de instituições que compõem o espaço urbano.

Sob esta ótica, as cidades apresentam estruturas compartimentadas e independentes, desfavorecendo a integração entre seus habitantes, bem como seu envolvimento com problemas relativos ao lugar onde vivem.

Por este motivo, o professor deve proporcionar aos alunos condições de *conhecer sua cidade*. Conhecer, neste caso, não significa realizar passeios turísticos ou visitar parques e museus. A questão é muito mais abrangente, uma vez que os alunos precisam compreender que a cidade não é somente uma estrutura arquitetônica sustentada em uma infra-estrutura material.

Esta compreensão torna-se possível à medida que os alunos andem pela cidade, percebam os diferentes lugares e paisagens que a compõe, estabeleçam relações entre os lugares e o modo de vida das pessoas, conheçam a história dos lugares, comparem as características de sua cidade com outras cidades brasileiras...

Não basta viver *na* cidade, é preciso viver *a* cidade; sentir-se parte integrante de toda sua dinâmica. A história mostra que, por meio da participação, os homens tornam-se sujeitos de seu tempo.

Considerando os aspectos abordados foram selecionados para este bloco os seguintes conteúdos:

- a identidade do espaço escolar: salas de aula, disposição das carteiras, locais apropriados para estudo e para lazer, regras da salas, regras da escola, preservação do espaço físico, características do entorno da escola, características do bairro onde está localizada a escola, problemas de trânsito nas horas de entrada e saída de escolares;
- os aspectos da paisagem da cidade em relação à cultura, ao lazer, a *marcas registradas* (no Rio de Janeiro, o Cristo Redentor é uma marca), aos diferentes bairros, às atividades comerciais, industriais, financeiras;
- a história da cidade e as transformações da paisagem natural;
- as influências do trânsito na questão ambiental (poluição sonora, atmosférica) e a importância de criar mecanismos que proporcionem maior qualidade de vida aos habitantes das cidades;
- a planta da cidade: vias transversais, vias paralelas, vias preferenciais, pontos referenciais, localização de endereços.

LOCOMOÇÃO NO ESPAÇO PÚBLICO

Este bloco de conteúdos, dirigido aos alunos do 2º ciclo, pretende oferecer elementos que suscitem o debate sobre a necessidade e o direito que todas as pessoas têm de *locomover-se* no espaço público. No entanto, procura conduzir à análise da importância de conhecer e compreender as regras sociais e legais existentes para locomover-se com segurança.

O Estatuto da Criança e do Adolescente determina em seu artigo 15 determina que:

A criança e o adolescente têm direito à liberdade, ao respeito e à dignidade como pessoas humanas em processo de desenvolvimento e como sujeitos de direitos civis, humanos e sociais garantidos na Constituição e nas leis.

O mesmo Estatuto explicita, ainda, em seu artigo 16 que:

O direito à liberdade compreende os seguintes aspectos:

I – **ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais;** [sem grifo no original]

(...)

Assim sendo, *ir, vir e estar*, ou seja, locomover-se no espaço público, é um **direito** dos alunos do Ensino Fundamental.

Entretanto, falar de locomoção é também falar de regras e de comportamentos. Para transitar no espaço é necessário conhecer as regras sugeridas em cada lugar. Num ônibus, por exemplo, existem lugares destinados aos passageiros, ao motorista, ao cobrador. E cada um deles deve demonstrar comportamentos de acordo com sua função.

Até mesmo na sala de aula e em casa existem regras para locomover-se. Nenhum aluno pode subir nas carteiras para locomover-se na sala de aula ou, ainda, pular pelos móveis da casa para chegar até outro cômodo. Por isso, a organização do espaço também é muito importante para a locomoção.

Este bloco de conteúdo é fundamental ao desenvolvimento de comportamentos adequados ao transitar nos lugares, especialmente no espaço urbano.

No entanto, apenas ensinar as regras de comportamento estabelecidas a pedestres ou a passageiros, não é suficiente. Os alunos precisam conhecer as regras, interpretá-las, analisá-las e compreendê-las para serem capazes de respeitá-las.

A maioria dos alunos sabe que deve atravessar a via na faixa destinada a pedestres. Porém, cumprem esta regra? Por que é importante cumpri-la? Quais as consequências da falta de respeito às regras de locomoção?

Estes questionamentos são essenciais para conduzir à reflexão das atitudes dos alunos enquanto pedestres, passageiros, ciclistas.

O objetivo deste bloco é exatamente trabalhar com questões que gerem inquietude e provoquem reflexões sobre as regras estabelecidas para locomover-se com segurança e os meios de transporte utilizados para tornar possível a locomoção no espaço público.

O Código de Trânsito Brasileiro traz em seu Capítulo III (Das Normas Gerais de Circulação e Conduta) e Capítulo IV (Dos Pedestres e Condutores não Motorizados) uma série de artigos voltados a este conteúdo. Os alunos podem ler, interpretar e analisar os aspectos contidos no CTB como forma de enriquecer seus conhecimentos.

Este bloco enfatiza os seguintes conteúdos:

- o respeito às regras na utilização de diferentes meios de transporte para locomover-se como passageiro de automóvel, passageiro de transporte coletivo, condutor de bicicleta, etc.;
- as características das vias abertas à circulação urbana, de acordo com sua utilização – vias de trânsito rápido, via arterial, via coletora, via local – e as regras para a locomoção em cada uma delas;
- a observação, a análise e a reflexão do comportamento de *pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas e passageiros*, compreendendo as regras estabelecidas para a sua segurança no trânsito;
- a utilização de acessórios de segurança e sua importância para locomover-se: cinto de segurança ao transitar em automóveis; capacete, joelheiras, cotoveleiras ao transitar com bicicletas, etc.;
- a qualidade do sistema de transporte coletivo de sua cidade em confronto com sistemas de outras cidades brasileiras;
- a utilização de automóveis como meio de locomoção e como bem de consumo, estabelecendo relações entre estes dois aspectos.

A COMUNICAÇÃO NO ESPAÇO PÚBLICO

Neste bloco, sugerido aos alunos do **3º ciclo**, a intenção é explorar a importância da compreensão da *linguagem* do trânsito como a única forma objetiva de traduzir e de veicular mensagens fundamentais à locomoção e à convivência social no espaço público.

No trânsito é possível encontrar, basicamente, três tipos de linguagem: a *linguagem visual*, baseada em ícones (figuras, imagens); a *linguagem sonora*, baseada em sons emitidos pelos agentes de trânsito e a *linguagem gestual*. São estas formas de linguagem que possibilitam a comunicação *com* o espaço público e *no* espaço público.

Caso as pessoas não decodifiquem as informações transmitidas ou deixem de considerá-las e de respeitá-las, tornarão ainda mais crítica a situação do trânsito.

É possível imaginar o que aconteceria a uma cidade se não existisse a sinalização de trânsito como expressão de linguagem visual? Talvez não seja tão difícil imaginar esta possibilidade, pois mesmo existindo sistemas de sinalização eficazes e cada vez mais avançados tecnologicamente, as cidades brasileiras vivenciam, diariamente, situações caóticas no trânsito.

Grande parcela de responsabilidade por tais situações pode ser atribuída ao homem. Apesar de identificar as mensagens contidas nas placas de sinalização e as normas de conduta para dirigir um veículo ou para atravessar uma rua, muitos agem com descaso e desrespeito, ou seja, não atribuem significados aos atos de comunicação no trânsito.

Exemplos concretos do descrédito à linguagem do trânsito podem ser evidenciados freqüentemente. A revista Quatro Rodas, na seção *Blitz*, registra imagens que comprovam a falta de comunicação no espaço público:

Passando-se por um cidadão comum, o repórter ligou para a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – e reclamou da picape estacionada na esquina da Avenida das Carinás com Alameda dos Jurupis (em cima da faixa de travessia para pedestres). Pouco depois, uma Kombi da CET passou por ali, mas nada fez. Uma moto do Comando de Policiamento de Trânsito também ignorou o infrator. Após quarenta minutos, a dona do carro chegou: “É, eu sei que fiz coisa errada.” E foi-se, impune. (QUATRO RODAS, 1998, p. 198)

Na data em que esta reportagem foi veiculada o novo Código de Trânsito Brasileiro já vigorava e, mesmo assim, a proprietária do veículo não recebeu nenhuma punição por sua atitude inconseqüente.

Segundo o Sistema Nacional de Trânsito, o novo Código foi elaborado e implantado com a finalidade de reverter o quadro caótico do trânsito brasileiro enfatizando, sobretudo, a rigorosa penalização às infrações cometidas por condutores de veículos e pedestres.

No entanto, se os próprios órgãos responsáveis pela fiscalização e pela aplicação de penas a infratores não cumprirem com seu dever, como esperar comportamentos responsáveis e conscientes da população?

Por este motivo, o mais importante não é a severidade da lei, mas a consciência de que cada atitude de desrespeito no trânsito, acarretará em prejuízos à própria vida e à vida de outras pessoas.

Sendo assim, comunicar-se no espaço público requer muito mais que a simples decodificação da linguagem visual ou sonora utilizada no trânsito. Num sentido mais amplo, a comunicação envolve um conjunto de valores e atitudes capazes de retratar a realidade em que se vive.

Os conteúdos sugeridos para este bloco são os seguintes:

- a sinalização de trânsito e sua importância para a comunicação no espaço: *sinalização horizontal, sinalização vertical, dispositivos de sinalização auxiliar, luminosos, sonoros, gestos do agente de trânsito e do condutor;*
- as conseqüências que podem ocorrer devido à falta de comunicação no espaço público;
- os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, suas atribuições e a importância do cumprimento de seus deveres junto à população;
- os principais capítulos do Código de Trânsito Brasileiro, analisados sob o ponto de vista legal e sua aplicação em determinadas situações;
- os avanços tecnológicos nos dispositivos de fiscalização auxiliar e sua importância como elementos de comunicação no trânsito: radares, fotossensores, lombadas eletrônicas.

CONVÍVIO SOCIAL NO TRÂNSITO

Embora pesquisas demonstrem que após a implantação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503, de 23/9/1997) houve uma redução aproximada de 30% nos acidentes com vítimas fatais, as manchetes dos jornais continuam mostrando, diariamente, cenas de grande impacto.

Nas cidades, a violência no trânsito está sendo motivo de estudos, pois já é considerada uma doença. Nas estradas, a cada feriado prolongado, famílias inteiras são vítimas de terríveis acidentes e muitos não retornam para suas casas.

Mas... por que ocorrem tantos acidentes? O que leva as pessoas a manifestar comportamentos violentos no trânsito? Por que brigas no trânsito acontecem com tanta frequência? Quais os agentes (externos e internos) que levam as pessoas à irritabilidade, à impaciência, à falta de controle diante de pequenos *incidentes* no trânsito?

Estas e outras questões, ao serem debatidas com os alunos do **4º ciclo**, poderão conduzir a uma série de atividades voltadas ao convívio social no trânsito.

Para tanto, é necessário que o tema seja abordado de maneira significativa, como um instrumento facilitador ao convívio social dos próprios alunos. Isto porque, nesta faixa etária, é comum que os alunos apresentem características de independência, pois já são capazes de locomover-se sozinhos, usando transporte coletivo, andando a pé, conduzindo bicicletas. A necessidade de independência gera, entre outros aspectos, um alto nível de egocentrismo.

O egocentrismo na adolescência caracteriza-se pelo fato de o jovem acreditar ser, sempre, o melhor naquilo que faz, na forma que age, naquilo que pensa. Por isso, ele contra-argumenta, contesta e contraria o adulto e as regras sociais, certo de que seu pensamento deve prevalecer.

Neste sentido, falar sobre convivência social, especialmente nesta fase, é bastante oportuno, pois contribuirá para assegurar aos alunos a possibilidade de conquistar sua independência, sem desprezar a importância e a necessidade de conviver socialmente.

Além disso, o tema trânsito é bastante atraente a esta faixa etária. Muitos adolescentes vêm no veículo uma forma de obter *status* social, poder, amigos. Esta visão, na maioria das vezes direcionada pela própria família, não permite com que os adolescentes consigam interpretar o trânsito sob um outro enfoque.

TIBA (1996, p.192) explicita que:

Uma é a regra social e outra é a regra familiar. Se o adolescente sempre teve permissão para lavar o carro, tirá-lo da garagem e mexer no veículo para criar intimidade com ele, é praticamente impossível exigir que a lei seja obedecida. Ainda mais quando o pais atende ao pedido do filho de ensiná-lo a dirigir. É como se estivesse autorizando o filho a fazer isso. (...)

Desde a infância, deve ser colocada a idéia de que *dirigir é um ato de responsabilidade* – e não um gesto de prazer.

A fala do autor remete à idéia de que as relações sociais dependem de condutas específicas, de acordo com o grupo social ao qual cada pessoa pertence. As famílias e as escolas, por exemplo, possuem suas regras próprias que podem ser totalmente diferentes entre si.

No entanto, as regras estabelecidas somente nestes grupos não são suficientes para o convívio amplo, no espaço público. Sendo assim, é essencial à vida em sociedade, a aquisição de valores e atitudes que transcendam os limites dos grupos sociais, possibilitando aprendizagens que conduzam ao universo das relações humanas e da convivência social.

Para que estas questões possam ser abordadas são indicados os seguintes conteúdos:

- a responsabilidade do homem nos acidentes de trânsito;
- o menor ao volante e as conseqüências da falta de respeito à legislação;
- a análise crítica sobre os requisitos necessários para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação;
- o uso de drogas e bebidas alcoólicas ao transitar no espaço público – a pé ou dirigindo um veículo – e os efeitos danosos que podem ser causados por este motivo;
- as relações entre o comportamento dos motoristas no trânsito urbano e no trânsito rodoviário;
- a interdependência entre trânsito e violência.

CONTEÚDOS COMUNS A TODOS OS BLOCOS

- respeito ao espaço público e ao patrimônio cultural;
- apoio a políticas de preservação ambiental como promotoras da qualidade de vida;
- reconhecimento da importância do respeito às regras e às normas de trânsito;
- valorização da própria vida e da vida de outras pessoas no trânsito;
- respeito às pessoas e exigência de respeito a si mesmo enquanto passageiro, pedestre, ciclista;
- cobrança de atitudes adequadas por parte dos adultos no trânsito;
- reconhecimento da necessidade do uso de equipamentos e de acessórios para sua segurança no trânsito.



Figura 22 – Produção infantil.

AVALIAÇÃO

Sobre a avaliação da Educação de Trânsito

De acordo com alguns autores a avaliação escolar é uma verdadeira charada. Isto porque há diferentes maneiras do aluno compreender a fala do professor, o conteúdo abordado, o que é solicitado para responder em uma pergunta. Por outro lado, há diferentes maneiras do professor compreender o aluno: suas respostas, seus questionamentos, sua forma de expressão oral, escrita, gráfica.

No entanto, fica claro que num processo de avaliação unilateral, quem sempre sai prejudicado é o aluno, pois o professor emite notas ou conceitos de acordo com a sua compreensão. O aluno, por sua vez, recebe a nota e, raríssimas vezes, a contesta. Na verdade, o aluno nunca aprendeu a contestar e a questionar a avaliação do professor.

Este paradigma unilateral só vai mudar quando o professor entender a avaliação como um processo dialógico e cooperativo, no qual ele e seus alunos trocam experiências e refletem sobre suas ações e produções.

O ponto mais importante para que um *novo olhar* recaia sobre a avaliação é, em antes de mais nada, compreender que, ao avaliar o aluno, o professor está avaliando a si mesmo. Isto porque avaliar a aprendizagem implica avaliar o ensino oferecido

A avaliação deve ser analisada sob dois aspectos: o primeiro, voltado a uma perspectiva construtivista de educação, coerente com uma pedagogia libertadora e conscientizadora; o segundo, vinculado à teoria das medidas referenciadas a critério. Esta teoria explica a avaliação como sendo um processo de acompanhamento e de investigação do ensino-aprendizagem. Sob este enfoque, a avaliação perde completamente o caráter comparativo e classificatório.

Numa escola democrática, o professor deve considerar os resultados da avaliação como indicadores à reorganização de sua prática educativa, mas nunca como meio de punir seus alunos ou, ainda, de estigmatizá-los.

Para tanto, a avaliação do rendimento escolar não pode estar ancorada em uma prova ou em um teste, por exemplo. É necessário que a ação avaliativa esteja presente em todos os momentos do processo de aprendizagem, por meio da observação sistemática e atenta do professor.

Outro aspecto fundamental, quando se pensa em avaliação, é considerar todas as produções dos alunos: exercícios, elaboração de textos, representações gráficas, etc. Assim, é possível obter uma visão ampla das aprendizagens conquistadas.

A análise constante das tarefas realizadas favorecerá o diálogo com os alunos acerca de seus erros e acertos. Nunca é demais lembrar que o erro é positivo, pois é a partir dele que se constrói a aprendizagem. O aluno não pode ter medo de errar e deve ser estimulado, ao máximo, a realizar todas as tarefas de acordo com suas possibilidades.

Qualquer ação avaliativa precisa, também, ter consistência metodológica. Daí a importância de se estabelecer critérios. Ao sugerir uma tarefa, o professor deve esclarecer ao aluno sobre os aspectos a serem avaliados. A exposição clara dos objetivos de uma determinada tarefa, bem como os critérios que serão utilizados para avaliá-la, oferecem segurança ao aluno favorecendo seu desempenho.

A avaliação, como se vê, não é um resultado final. É um processo que envolve observação, análise e reflexão contínuas. Envolve, também, uma série de medidas didáticas complementares. Medidas que devem ser tomadas no decorrer deste processo, tais como: acompanhamento extra-classe individualizado e tarefas de apoio aos alunos que apresentam dificuldades.

Seja qual for o sistema de avaliação adotado pela escola – notas, conceitos, relatórios descritivos – o professor pode transformar sua prática avaliativa, tendo em vista um método investigativo que favoreça a construção do conhecimento, sem que precise fazer uso de recursos impositivos e coercitivos.

A avaliação compatível com a Educação de Trânsito deve envolver um conjunto de procedimentos com as seguintes finalidades:

- dinamizar a prática educativa, utilizando recursos pedagógicos diferenciados que estimulem os alunos ao estudo de assuntos relacionados ao trânsito, que envolvam os pais e a comunidade, que possibilitem atividades compartilhadas entre os alunos;
- observar constantemente os alunos, percebendo interesses, dificuldades, habilidades e potencialidades individuais, contribuindo para o desenvolvimento integral de cada um ;
- criar muitos momentos para debater, analisar, questionar e refletir sobre atitudes e comportamentos, auxiliando no processo de autoconhecimento e de formação da identidade pessoal, familiar e social do aluno;

- oportunizar novas experiências relacionadas ao trânsito (passeios, caminhadas, utilização de transporte coletivo) possibilitando a observação e a vivência de situações externas à sala de aula que suscitem debates e reflexões;
- comentar sobre as todas as produções realizadas pelos alunos, motivando-os a descobrir seus erros e a buscar suas próprias soluções.

CrITÉRIOS de avaliação na Educação de Trânsito

1º Ciclo

- **Observar as características das diferentes paisagens dos lugares em que vivem**

Espera-se que os alunos observem os lugares: sua casa, a escola, o caminho que percorrem de casa à escola, o entorno da escola, os bairros da cidade, os locais de atividades comerciais, etc.; associando-os à forma de vida das pessoas, levando em conta a diversidade existente entre as paisagens.

- **Conhecer, interpretar, compreender e respeitar as regras pertinentes a cada lugar**

Espera-se que os alunos compreendam e adotem comportamentos adequados às regras estabelecidas em cada lugar: em casa, na escola, na sala de aula, no transporte coletivo, no automóvel, etc. Os alunos podem, da mesma forma, elaborar regras de conduta para a sala de aula ou para a escola, num trabalho compartilhado com os colegas, analisando as necessidades de seu grupo.

- **Conhecer e interpretar a história de sua cidade, percebendo as intervenções do homem em seu processo de transformação**

Espera-se que os alunos compreendam os aspectos diferenciados dos lugares, estabelecendo relações e correlações entre fatos, sujeitos e tempo históricos, analisando criticamente a ação humana no processo de transformação do espaço em que vivem.

- **Contribuir para a preservação do espaço público, adotando comportamentos que auxiliem na defesa do meio ambiente**

Espera-se que os alunos sejam capazes de adotar posturas relacionadas à melhoria da qualidade de vida, refletindo sobre as consequências do lixo jogado nas vias públicas; dos agentes poluidores lançados na atmosfera pelos automóveis; dos agentes de poluição sonora dos veículos, participando de campanhas e de outras atividades que expressem na prática a importância do cuidado com o espaço público.

- **Identificar nomes e localizar vias para facilitar sua locomoção**

Espera-se que os alunos identifiquem o nome das ruas onde situam-se sua casa, sua escola, a casa de colegas e os lugares onde costumam frequentar, além de reconhecerem a localização espacial destas ruas (transversal, paralela, preferencial). Nesta faixa etária este conhecimento é fundamental, também, para aquisição de conceitos de lateralidade (esquerda, direita, frente, etc.).

2º Ciclo

- **Conhecer e compreender as regras de trânsito para locomover-se com segurança**

Espera-se que os alunos reconheçam a importância da adoção de posturas conscientes ao se locomoverem a pé, ao utilizarem transporte coletivo ou condução escolar, ao conduzirem bicicletas, além de *cobrarem* comportamentos adequados dos motoristas que os conduzem.

- **Identificar os tipos de vias existentes em sua cidade e compreender como motoristas e pedestres devem utilizá-las corretamente**

Espera-se que os alunos pesquisem no Código de Trânsito Brasileiro (Capítulo III, artigos 60, 61, 62) os tipos de vias abertas à circulação pública e conheçam a velocidade permitida para o tráfego de veículos, analisando e debatendo sobre os perigos de locomover-se em alta velocidade.

- **Conhecer e compreender as normas gerais de circulação e conduta estabelecidas para motoristas, pedestres, ciclistas, motociclistas**

Espera-se que os alunos estabeleçam relações entre os comportamentos visíveis no trânsito e as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (Capítulo III), analisando e refletindo sobre a sua conduta e a conduta de outras pessoas frente a estas normas.

- **Estabelecer a relação entre o automóvel como bem de consumo e como meio necessário à locomoção**

Espera-se que os alunos compreendam que o automóvel foi inventado com o objetivo de atender a necessidade de locomoção das pessoas e não como um meio de *exibir-se* socialmente.

- **Reconhecer a importância da utilização de equipamentos e acessórios de segurança no trânsito**

Espera-se que os alunos compreendam a necessidade do uso do cinto de segurança, dos acessórios para conduzirem bicicletas e dos equipamentos de uso obrigatório nas bicicletas, realizando atividades educativas com os pais, a comunidade e os demais alunos da escola como forma de valorização à vida.

3º Ciclo

- **Identificar a sinalização de trânsito e compreender sua importância no processo de comunicação com o espaço público**

Espera-se que os alunos participem de atividades que possibilitem o contato com a sinalização de trânsito, a fim de que percebam se sua cidade está bem sinalizada, se a sinalização nas proximidades de sua casa e de sua escola é suficiente para não ocorrerem acidentes, se existe faixa de travessia garantindo a segurança dos alunos na entrada e saída da escola. Conhecendo a sinalização, os alunos podem exigir dos órgãos competentes a implantação de sinais que venham atender às necessidades da população.

- **Identificar os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito e suas atribuições**

Espera-se que os alunos conheçam quais os órgãos e entidades responsáveis pelo trânsito no Brasil, em seu Estado e em sua cidade, para que possam saber onde reclamar seus direitos, exercendo sua cidadania. Pesquisando o Capítulo II do Código de Trânsito Brasileiro, os alunos terão a possibilidade de conhecer estes órgãos, assim como suas competências.

- **Localizar em alguns pontos da cidade a presença de dispositivos de fiscalização auxiliar de trânsito e estabelecer relações com o trabalho de fiscalização do agente de trânsito**

Espera-se que os alunos identifiquem pontos na cidade onde foram implantados radares, fotossensores e lombadas eletrônicas, analisando a necessidade de sua implantação naqueles locais. Os alunos devem participar de debates nos quais emitam sua opinião sobre a validade destes equipamentos, estabelecendo relações com o trabalho realizado pelos agentes de trânsito.

4º Ciclo

- **Debater sobre o comportamento de motoristas e de pedestres no trânsito**

Espera-se que os alunos fundamentem-se para analisar situações ocorridas no trânsito e emitam seu julgamento sobre a responsabilidade dos envolvidos, demonstrando capacidade de análise crítica e coerência de idéias e pensamentos.



Figura 23 – Travessia de pedestres.

- **Identificar as características do trânsito urbano e do trânsito rodoviário**

Espera-se que os alunos compreendam a diferença entre trânsito urbano e rodoviário, sua sinalização e as normas pertinentes a cada espaço, debatendo sobre o excesso de velocidade e manifestando opiniões a respeito dos acidentes ocorridos na cidade e nas estradas.

- **Participar de eventos que visem a paz no trânsito**

Espera-se que o aluno seja capaz de identificar situações de violência no trânsito e de criar mecanismos de defesa a comportamentos baseados no respeito e na cooperação, demonstrando indignação diante de brigas, *xingamentos* e falta de educação no trânsito.

- **Reconhecer as conseqüências do uso de drogas e de bebidas alcoólicas no trânsito**

Espera-se que os alunos participem de atividades que promovam a conscientização de outros alunos, pais, professores e comunidade com relação ao uso de drogas e de bebidas alcoólicas no trânsito, demonstrando atitudes de repúdio a este tipo de conduta.



Figura 24 – Ícone.

ORIENTAÇÕES DIDÁTICAS

Considerações Gerais

O trabalho com a Educação de Trânsito deve ser concebido como forma de desenvolver atitudes e valores voltados ao respeito, à cooperação e à valorização da vida. Os alunos que tiverem a oportunidade de vivenciar experiências, debater e refletir sobre conteúdos referentes ao trânsito serão capazes de transformar a realidade imediata.

No entanto, sabe-se que cada região, cidade ou lugar, possui necessidades e características específicas e, por isso, cabe ao professor criar situações de ensino-aprendizagem que atendam tais necessidades. Sendo assim, os conteúdos aqui apresentados podem ser revisados e alterados de modo a incorpora-se ao projeto educativo de cada escola.

Porém, mesmo criando novas possibilidades de trabalho com o tema trânsito, alguns aspectos devem ser considerados por todos os professores, não obstante as diferentes realidades.

- O tema Educação de Trânsito pode ser inserido em todas as áreas curriculares.
- O trabalho com o trânsito não deve limitar-se à sala de aula, sendo necessário explorar ambientes externos que propiciem a locomoção. Sabe-se que os professores têm dificuldades para sair com os alunos, mas atividades como: locomover-se pela escola, observar o trânsito em frente à escola, caminhar por sua redondeza, são imprescindíveis para motivar debates a partir das situações observadas.
- A realidade local é o ponto de partida para observações, análises e reflexões sobre trânsito. Contudo, o conhecimento dos alunos não pode ficar restrito à sua realidade, devendo ampliar-se a informações de outras realidades, expandindo seu universo. Estas informações permitirão que os alunos estabeleçam relações, correlações e comparações, ampliando suas possibilidades de debater, questionar e manifestar pensamentos, sentimentos e ações.

- Conteúdos relacionados ao trânsito devem ser trabalhados sistematicamente e continuamente, pois para atingir os objetivos propostos não adianta falar sobre trânsito em momentos estanques ou datas comemorativas.
- O professor deve explorar recursos diversificados: textos literários, textos de jornais e de revistas, imagens, vídeos, guias da cidade, obras de arte, enfim, tudo aquilo que estimule o debate sobre o tema.
- Todo debate sobre trânsito deve estar centrado no *comportamento humano* enquanto pedestre, motorista, ciclista, motociclista, etc.
- Os alunos devem promover campanhas, produzir cartazes e *folders* com mensagens educativas, redigir textos, participar de peças teatrais e de outras atividades que envolvam os pais, os demais alunos, professores e a comunidade, a fim de que possam praticar seus conhecimentos e contribuir para a transformação de sua realidade.
- O trânsito não deve ser abordado como um problema insolúvel. Os alunos precisam compreender que adotando uma nova postura frente ao tema, baseada no respeito mútuo e na cooperação, é possível reverter a violência no trânsito. Para isso, o professor precisa criar condições que oportunizem a reflexão sobre situações de violência (não apenas no trânsito, mas na escola, nas ruas) e estimule seus alunos a manifestar opiniões a respeito.
- Conhecimentos conceituais de trânsito são importantes para compreender sua dinâmica. Por isso, professores e alunos devem ler e interpretar o Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, conhecer os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, a sinalização e outros elementos para que possam fundamentar-se, cumprir com seus deveres e exigir seus direitos. Educar para o trânsito é educar para o exercício da cidadania.
- 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. É imprescindível que o professor amplie sua visão acerca do tema e trabalhe com seus alunos de forma abrangente.

- O professor precisa buscar conhecimentos que o auxiliem em sua prática educativa. Para trabalhar com o tema trânsito não é necessário que o professor saiba dirigir um veículo, porte Carteira de Habilitação ou, ainda, tenha um curso de especialização na área. O mais importante é que ele procure estar bem informado e atualizado a respeito dos assuntos que irá abordar. É o interesse do professor e o seu constante aperfeiçoamento pessoal e profissional que possibilitarão a qualidade de seu trabalho.

Como é possível perceber, o professor, querendo ou não, é a principal personagem da história de uma escola. Mais ainda: a principal personagem da vida de seus alunos.

E para ser **Professor** não basta apenas gostar dos alunos. É preciso conhecê-los: um a um. Conhecer sua história de vida, seus desejos, seus sentimentos, suas capacidades, suas potencialidades.

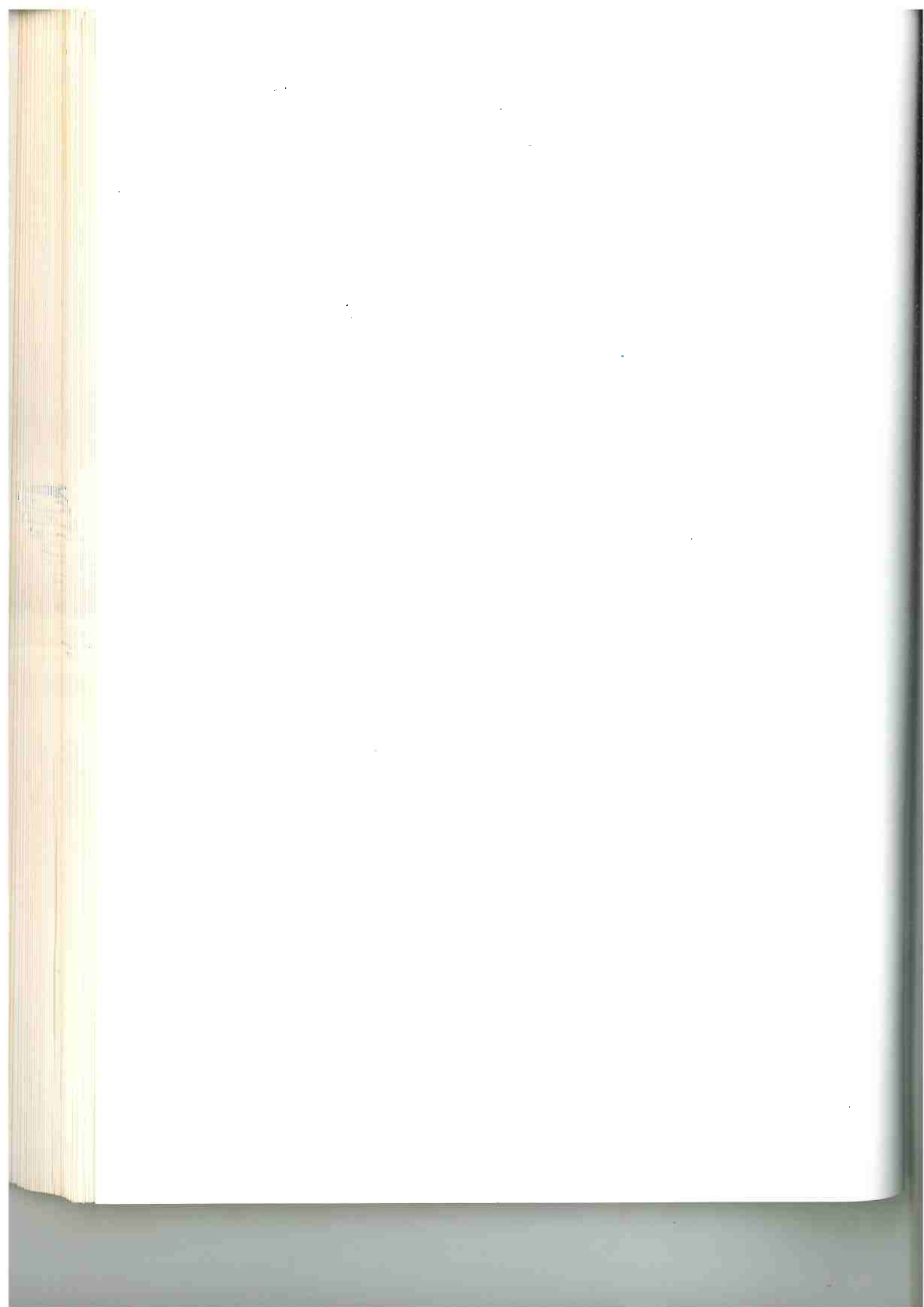
Somente vivendo e sentindo toda a emoção e o prazer de educar, o **Professor** será capaz de descobrir a riqueza que se esconde atrás de cada rosto que olha para **Ele** todos os dias, tantos dias...

A transformação do ensino; a transformação da escola; depende, em primeiro lugar, da constante transformação do **Professor**.



Figura 25 – Meninas com bicicletas.

3ª Parte



RECURSOS PEDAGÓGICOS

Considerações Gerais

(...) a educação é parte indispensável do esforço para tornar as sociedades mais igualitárias, solidárias e integradas;

a aquisição de conhecimentos básicos e de habilidades cognitivas, objetivos tradicionais do ensino, constituem condição indispensável para que todas as pessoas consigam, de modo produtivo, **conviver em ambientes saturados de informação**, tendo capacidade para processar e selecionar o que é relevante; (...)

[sem grifo no original] (ALMEIDA, 1995, p. 60).

A colocação do autor é bastante pertinente, haja vista as dificuldades encontradas por grande parte da população brasileira no que diz respeito ao acesso à informação.

Por isso, a escola, concebida como um espaço de oportunidades à cultura, à ciência, à tecnologia; enfim, a todos os saberes, tem como dever criar condições aos alunos que garantam aprendizagens significativas para a construção de um novo entendimento acerca da realidade. É o conhecimento que possibilita a inserção e a prática social favorecendo o processo de transformação da realidade.

Sendo assim, o professor precisa buscar recursos e adotar estratégias que permitam o acesso contínuo à informação. Desta forma, os alunos poderão ir além do conhecimento sistematizado, sendo capazes de elaborar seu próprio *discurso*: expressando pensamentos e expectativas, emitindo julgamentos e avaliações e, sobretudo, adotando posturas frente à sociedade.

A escola deve privilegiar as argumentações dos alunos, promovendo a prática comunicativa cotidiana, comprometendo-se com a formação de uma sociedade mais justa e solidária.

O trabalho com a Educação de Trânsito pode contribuir para tornar possível este processo de comunicação e de participação. Para tanto, nesta parte, o professor encontrará uma série de recursos pedagógicos que têm por finalidade auxiliar a prática educativa.

Com isso não se pretende direcionar sua atividade. A intenção é, somente, trazer subsídios que possam oferecer informações sobre o tema e gerar questões que permitam levantar pontos de fundamental importância para inserir a Educação de Trânsito no currículo escolar.

Geralmente, o tema trânsito remete a idéias relacionadas a acidentes, vítimas fatais, engarrafamentos, violência. Isto porque a situação do trânsito brasileiro na atualidade é divulgada e vivenciada pelas pessoas de maneira tão negativa que, dificilmente, consegue-se observá-lo sob outro prisma.

No entanto, a Educação de Trânsito na escola não precisa partir destes aspectos negativos. É plenamente viável trabalhar com o tema e abordar diversas situações (positivas e negativas), sem que para isso os acidentes e as mortes sejam reconhecidos como prioridade.

Sendo assim, os recursos selecionados para este material não enfatizam tais aspectos, fato que não invalida o seu debate em sala de aula.

O mais importante é que os conteúdos de trânsito sejam fonte de novos conhecimentos que se originam em diferentes práticas, modos e visões da realidade.

A seguir, o professor encontrará indicações de **textos, livros de literatura e paradidáticos, músicas, vídeos, revistas**, além de algumas **curiosidades** sobre trânsito.

Encontrará, também, sugestões de atividades e questões para debate que podem auxiliá-lo em seu trabalho.

A maior parte dos recursos selecionados pode ser trabalhada em todos os ciclos, uma vez que o professor deve criar atividades de acordo com a sua área curricular de atuação.

Os recursos mais indicados aos ciclos finais do Ensino Fundamental (5ª a 8ª) estarão assinalados com um asterisco (*). Contudo, cabe ao professor decidir se são, ou não, apropriados à sua turma.

Textos

PERIGO SOBRE DUAS RODAS

Os ciclistas profissionais de provas de resistência em estradas se recusam a usar capacetes. Em 1991, na corrida entre Paris e Nice, a Federação Internacional de Ciclismo tentou tornar obrigatório o uso do capacete, e eles fizeram uma greve contra a medida.

Argumentaram que o equipamento diminui o rendimento e, como a maioria das provas é realizada no verão, esquenta muito a cabeça. A Federação Internacional voltou atrás e passou simplesmente a recomendar o seu uso as categorias profissionais.

A obrigatoriedade restringe-se aos amadores. No Brasil, onde não há profissionais, a Confederação Brasileira de Ciclismo determina o uso do equipamento em todo o tipo de prova.

Em terreno plano e linha reta, um ciclista profissional pode atingir 65 km/h. Em descidas, essa marca dobra. Ao fazer uma curva em declive a 80 km/h, o italiano Fabio Castarelli, 24 anos, campeão olímpico da prova de resistência, perdeu a direção da bicicleta e bateu a cabeça contra um bloco de concreto que servia de *guard-rail*. Foi na Volta da França, entre as cidades de Saint-Girons e Caurets, em julho de 1995. Ele sofreu múltiplas fraturas no crânio e morreu na hora.

No dia 28 de setembro de 1991, o engenheiro Ronaldo Novaes Mattar - irmão do tenista Luiz Mattar - treinava na Marginal Pinheiros, em São Paulo. Um caminhão atingiu sua bicicleta e o arremessou brutalmente contra o *guard-rail*. O motorista fugiu. Ronaldo chegou morto ao hospital, com a coluna cervical quebrada.

DUARTE, Marcelo. **O Guia dos Curiosos** : esportes. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 403.

- O Código de Trânsito Brasileiro exige que ciclistas usem acessórios de segurança?
- Qual a sua opinião sobre acessórios de segurança para ciclistas ?
- Você anda de bicicleta? Onde? Você usa acessórios de segurança? Por quê?
- O que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro para motoristas que atropelam e não prestam socorro à vítima ?

IMJ BIBLIOTECA

ACIDENTE DE TRÂNSITO : mais antigo que se pensa

- O Imperador !

As ruas abarrotam-se de gente. Grande correria. As janelas abrem-se com estrépito. Que há ?

- O Imperador !

É o Imperador que passa. Sua Majestade guia um coche tirado a seis. O fraco de D. Pedro, toda gente sabe, é guiar. Não há para sua Majestade paixão que o empolgue tanto.

Naquele dia, então, como o sol luzisse magnífico, D. Pedro saiu com espavento. Soberbo, o chicote em punho, o boleiro imperial largara o coche num galope solto. Vinha dentro a Imperatriz Dona Amélia. Dum lado, D. Maria da Glória, a rainhazinha de Portugal. Do outro lado, o Príncipe Augusto, irmão da Imperatriz. Um bando luzidíssimo ! De repente, a uma chicotada mais violenta, um dos cavalos pula, as guias quebram-se, o coche revira com estrondo. Grande pânico ! D. Pedro é arremessado longe. A Imperatriz e a Rainha caem de borco no chão. O Príncipe Augusto bate com a cabeça no lajedo. Um desastre completo.

Todo o mundo precipita-se numa ânsia. Que foi ? Que foi ? Os viajantes reais estavam feridos, O Imperador, gemendo, vermelho de sangue, tinha duas costelas quebradas. Era na Rua do Lavradio. Em frente à casa do Marquês de Cantagalo. O Marquês corre com todos os escravos para socorrer os feridos. Recolhe-os. Presta-lhes auxílios enérgicos. Vieram logo os médicos. Veio o cirurgião. Encastoaram fortemente o Imperador.

E D. Pedro, durante largos dias, até curar-se da fratura, deixou-se ficar na casa amiga do Cantagalo.

SETÚBAL, Paulo. **As maluquices do Imperador**. São Paulo: Nacional, 1983. p. 157-158.

- Por que o Imperador acabou sofrendo um acidente?
- Em sua opinião, por que ocorrem os acidentes hoje em dia?
- E se o Imperador vivesse atualmente? Reproduza a cena, desenhando ou escrevendo sobre o mesmo acontecimento na atualidade.
- Reescreva o texto utilizando como personagem o Presidente da República. Muitas coisas mudaram, não?

TRÂNSITO: há muitos anos atrás...

(Atentar para ortografia da época)

TRANSPORTE : Acha-se há dias, na Metropole, o Director Sr. Ildefonso S. de França Mello, tratando do palpitante assumpto: "FALTA DE TRANSPORTE". O Sr. Ildefonso já conseguiu conferenciar com o Sr. Dr. Vieira Souto, Commissario de Alimentação Publica, e com o Dr. Mello Franco, Ministro da Viação. Foi marcada nova entrevista pelo Sr. Ministro da Viação, na qual, comparecerão alem desse titular e aquelle nosso Director, os Drs. Vieira Souto, Hannibal Porto e outras pessoas influentes na administração federal. Este Centro acha-se esperançado na obtenção de algum resultado pratico.

IMPOSTO DE TRANSITO: A vista de diversos pedidos de informes, de associados, sobre as carroças e carretas empregadas na puchada de tóros dos pinheirais às serrarias, e que transitam somente em terrenos particulares, e não em estradas de servidão pública, si estão ou não livres do imposto de transito, este Centro houve por bem formular uma consulta ao Sr. Dr. Secretario de Finanças sobre o assumpto, cujo resultado foi o seguinte:

Sr. Altevir de Abreu
Director do Centro dos Industriaes

Respondendo ao vosso officio de 4 de Dezembro p. findo tenho a informar-vos, de accordo com o despacho do Sr. Dr. Secretario, de 9 do fluente, que, o Regulamento somente tributa os vehiculos que transitarem nas estradas publicas do Estado. Por conseguinte os vehiculos a que allude vossa consulta, estão isentos dessa taxaçaõ, por isso que transitam em terrenos particulares.

Assignado – Alcides Munhoz
Director de Secção

GAZETA DO POVO, Suplemento Comemorativo 80 anos. Curitiba, 03 fev. 1999. p.2.

- O primeiro artigo do jornal, editado em 1919, comenta sobre a falta de transporte. E, atualmente, a situação é a mesma?
- O que você pensa sobre a qualidade do transporte coletivo em sua cidade?
- Existem veículos em número suficiente para atender à população? E a conservação do transporte coletivo, qual é a sua opinião a respeito?
- O segundo artigo comenta sobre impostos de trânsito. Qual a sua opinião sobre o pedágio cobrado em algumas rodovias?

O CARRO BRANCO ESTAVA ALI, SORRINDO PARA ELE

Noite de sábado. No pronto-socorro reinava a mais absoluta loucura. Um jogou a nega dentro da pia. Retorcida e aos prantos, ela argumentava com o cara do lado que, tonto de pancada e cachaça, fazia pouco dos sofrimentos da mulata. No outro canto, pernas e pés por engessar, Tonhão reclamava não ter visto sequer o número da chapa. Na escada, um tal Ernesto, cabeça quebrada, maldizia a hora em que fora àquela festa, na casa do Nicola.

Médico pra tudo isso, nem pensar. Os dois plantonistas – mal saídos da escola – já tinham três bebês, dois comas alcóolicos e quatro tiroteios com que se preocupar, só nas duas últimas horas. Mas PS da Zona Leste, em fim de semana, é assim mesmo. Localizado em Itaquera, tinha de tudo um pouco e muito mais. Era só gente que chegava e poucos os que saíam. Foi assim, lá pelas 11 e meia da noite, que a ambulância, velha de guerra, estacionou na porta, trazendo mais um.

Rápido, o motorista fazia a sexta viagem só naquele sábado saltou, puxou o doente e, empurrando uma cadeira já quase sem rodas, entrou no hospital.

Passando pela rua em frente, cheio de calor e cerveja, Nicomedes não teve dúvidas. A ambulância estava lá mesmo, chave no contato, prontinha para mais uma saída – que, naquela noite, não seriam 6, mas pra lá de 12, se as coisas corressem como sempre.

Pois é. E ele, num lance de sorte, ainda tinha vestido a roupa branca, que usava só em dia de santo. Sem hesitar, pulou dentro da ambulância, ligou a chave e a sirene – pois em silêncio não teria a menor graça – e saiu em disparada.

Logo atrás de Nicomedes, que em delírio já se sentia o Ayrton Senna da saúde, chegava ao hospital um carro da Polícia Militar. No fusquinha, de braço dado com dois soldados, o bêbado só queria mesmo era cantar.

Dispostos a ajudar, que em noite de sábado no PS de Itaquera a coisa é fogo, os dois policiais não hesitaram. Partiram atrás da ambulância que seguia rumo à Marginal. Na RP, após uma ou duas porradas no chato do cantor, consideraram que seria melhor afastar os outros carros para que o motorista da ambulância chegasse mais rápido ao seu destino.

Sem demora, ligaram também sua sirene e lá foram eles. Na frente, Nicomedes e sua ambulância, seguido de perto pelos argutos policiais, no cumprimento do dever, e pelo bêbado que, agora, atacava de Chitãozinho e Xororó.

Na direção, Nicomedes se esmerava. Carteira de motorista ele não tinha, mas sabia bem como driblar o trânsito desta cidade. A mais de cem por hora, entrou na Marginal, cortou à direita, acompanhou o rio e quase caiu. Voltou à pista e os PMs começaram a desconfiar.

Numa manobra rápida, aproveitando um momento de hesitação do piloto à sua frente, o soldado conseguiu ultrapassar e obrigou a ambulância a parar.

Parou pra quê? Por que parou?, recomeçava o bêbado. Enquanto isso os dois soldados partiam impávidos para a ambulância de Nicomedes. Em estado de graça, ele nem notou quando o banco do motorista, numa camisa de força, foi parar na parte de trás da ambulância.

A sirene agora era ainda mais forte e, só pra chatear, o bêbado resolveu cantar uma ária do Barbeiro de Sevilha, da qual sabia apenas uma estrofe (claro que os dois PMs puseram o bêbado junto com o pobre do Nicomedes).

O barulho só parou na porta do 32º DP. Pra descer foi outra maratona. Se saísse primeiro o bêbado, Nicomedes podia soltar braços e pegar novamente o volante da ambulância. Se tirassem primeiro Nicomedes, o bêbado injuriado poderia querer atacar de Elba Ramalho e aí seria o caos.

Após pensar por mais alguns minutos, os PMs decidiram: cada um levaria o seu e a ambulância que ficasse lá. Pois louco como o Nicomedes não aparece duas vezes no mesmo sábado. Na sala do delegado, enquanto o bêbado cantava Roberto Carlos para uma equilibrista que tomara uma surra de um palhaço, Nicomedes, ainda não refeito dos petelecos que levava na entrada, tentava se explicar.

Afinal por que tanta confusão? Todo mundo sonha nesta vida. Seu irmão Nicodemus queria ser bombeiro; sua irmã Niocéia, policial feminina; o bêbado ali ao seu lado sonhava em ser cantor. Ele, que não tivera oportunidade, fora obrigado a trabalhar como ajudante na obra do Metrô. A grande chance apareceu naquela noite. O carro todo branco estava ali, tinindo, de porta aberta, rindo pra ele. Justo pra ele que sempre sonhara em dirigir uma ambulância.

LOMBARDI, Renato. O carro branco estava ali, sorrindo para ele. **O Estado de S. Paulo**, 11 out. 1993.

- Qual a sua opinião sobre a atitude de Nicomedes?
- Nicomedes não tinha Carteira Nacional de Habilitação (CNH), mas sabia dirigir. Você acredita que muitas pessoas dirigem sem possuir carteira?
- O que é necessário para a obtenção da CNH, segundo o Código de Trânsito Brasileiro?
- O jornalista narra uma situação ocorrida num PS (Pronto Socorro) em uma noite de sábado. Por que, no sábado, ocorrem tantos acidentes?
- O que você pensa a respeito do tratamento oferecido às pessoas nos PS de sua cidade?

O HOMEM DA MANCHETE*

Bem, meu caro, desculpe o mau jeito – mas você acaba de morrer num acidente de estrada.

Morrer você e seu carro.

Você é um daqueles caras recolhidos ao Instituto Médico Legal. Você é a nossa manchete de ontem.

Vamos falar com franqueza: nós detestamos dar notícias tristes.

Todos os fins de semana, após cada feriado, procuramos nunca chocar as pessoas. O que nós gostamos mesmo é de falar da beleza das quaresmeiras, das azaléas e dos plátanos à beira das estradas.

Somos até um pouco exagerados: vivemos pedindo aos pedestres que tomem cuidado ao atravessar as ruas e avenidas e não nos cansamos de alertar aos motoristas dentro e fora da cidade. Sabe, em cada rua, preferencial ou não, há sempre uma criança ou um velhinho. Essa gente requer uma atenção toda especial.

Fazemos isso não só nos feriados e fins de semana. Fazemos isso todos os dias.

Nesta caixa existem dois ou três otimistas que acreditam no impossível: que um belo dia ninguém morrerá nas estradas, nem nas ruas. É claro que, quando isso acontecer, essa será nossa manchete.

Até lá nós vamos dando avisos, conselhos e recomendações. E nem assim, meu caro, você se livrou de morrer.

Não precisa nos dar nenhuma explicação.

Apenas queremos saber que desculpa você vai dar à sua mulher (no hospital). Ou a seus filhos (órfãos). É melhor você não falar nada. Eles não estão querendo desculpas.

Eles estão querendo você.

É inútil falar dos freios, da fechada, da lombada, da ultrapassagem, do sono, dos dois dedos de caipirinha, da pressa, dos compromissos, do almoço com hora marcada, da falta de sinalização da estrada, da falta de policiamento, da falta de estabilidade do automóvel, do defeito do velocímetro.

Nós o estávamos esperando de volta, e você falhou.

Não foi por falta de avisar. Sempre, em todos os instantes, lhe dissemos que todo carro é uma arma. Uma arma que não perdoa desaforo.

Agora estamos aqui com seu prontuário de bom motorista, sem saber o que fazer com ele. Mas isto não é vantagem. Todos nós somos bons motoristas, os melhores do mundo, e disso nos gabamos enquanto lemos (porque estamos vivos) a relação dos mortos de ontem. Enquanto lemos a história de sua morte, a morte de um ex-bom motorista.

Veja, você acaba de sujar de sangue o seu prontuário.

Você acaba de jogar fora a sua vida. Você não tem nenhuma desculpa. Você está morto.

E nem adianta repetir, mais uma vez, que todo carro é uma arma. Uma arma que não agüenta desaforo.

Você, meu caro, não acreditava nestas coisas.

DIAFÉRIA, Lourenço. **Um gato na terra do tamborim**. São Paulo: Ática, 1982.

- Em sua opinião, existem *desculpas* para os acidentes de trânsito?
- Nos feriados e finais de semana ocorrem mais acidentes de trânsito nas estradas. Por quê?
- Debata com seus colegas sobre a frase "*Todo carro é uma arma que não agüenta desaforo*".
- Quem você imagina que está falando no texto?
- Procure nos jornais reportagens que tratam de acidentes de trânsito. Leve para a sala de aula e debata com seus colegas sobre as situações encontradas.
- Organizem um *júri simulado* a partir das informações de um acidente de trânsito.

CELULAR E CHUPAR CANA AO MESMO TEMPO*

O Brasil entrou para o Primeiro Mundo! Prova disso, é que já não chega às cidades aquele gênero de caipira atrasado, que tinha como *hobby* o hábito de assobiar e chupar cana ao mesmo tempo! Isso já era! O jeca dessa nova era, de livre acesso à tecnologia avançada, está antenado com desafios intelectuais tão mais complicados quanto igualmente inúteis! Dirigir automóvel e falar no celular ao mesmo tempo é o sintoma social mais contundente do surgimento desse neocaipirismo de ponta! Enfim, o ridículo está em trânsito! E no caminho entre a roça e o asfalto – celulando e andando para todo mundo – adquiriu um sotaque próprio, inconfundível, consagrado em diálogos como este:

- Alô!
- De onde fala?
- Sei lá! Não faço a menor idéia de onde estou falando! Eu devia ter entrado à direita a três cruzamentos atrás, mas aí minha mulher ligou para saber onde eu estava e passei direto! Não consigo atender o telefone, ligar a seta, pisar na embreagem, reduzir a marcha, olhar no retrovisor e virar o volante a um só tempo!
- E por que você não faz a volta?
- Estava me preparando para isso, quando você entrou na linha com esse papo “de onde fala?” e eu passei direto por mais um retorno! Tá pensando que é mole dirigir e falar no celular ao mesmo tempo, meu chapa?
- Tudo bem, desculpe, acho que foi engano!
- Desculpe é uma pinóia! O senhor – seja lá quem for – faça o favor de consertar este engano. Ligue para a minha mulher e diga a ela que eu vou chegar em casa daqui a meia hora, caso o celular não toque de novo! O nome dela é Creuza e o telefone lá de casa é ... (pein, pein, pein, pein ...!)

Caiu a ligação quando o motorista entrou num túnel desconhecido! Saiu da área de alcance da telefonia celular, não conseguiu dar o seu recado e, espera-se, reencontre do outro lado o caminho da modernidade inteligente! Ou que volte a assobiar chupando cana, hábito de um exibicionismo igualmente ridículo, porém legal, à prova de acidentes! Pelo menos não se tem notícia de algum caipira maluco que tenha tentado o feito a 80 quilômetros por hora!

Dê uma parada obrigatória para telefonar!

VASQUES, Tutty. **Guia Petrobrás de Segurança no Trânsito**. Brasil, 1995. p.2.

O jornalista Alfredo Ribeiro, utilizando o pseudônimo Tutty Vasques, descreve de forma cômica uma cena muito comum no trânsito brasileiro atual: falar no telefone celular e dirigir ao mesmo tempo.

- Qual a sua opinião a esse respeito? Você acredita que é possível fazer (bem) as duas coisas?
- Qual a penalidade estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro aos motoristas que cometerem esta infração?
- De que maneira você vê o telefone celular: como uma necessidade ou como uma forma de *exibicionismo*?
- Qual a atitude mais correta do motorista quando o telefone celular tocar com o veículo em movimento?

O LOUCO DO MEU BAIRRO

Quando eu era pequena, morava num bairro só de casas.

O lugar era tão calmo que nós podíamos brincar no meio da rua. Parecia uma cidade do interior, apesar de ser São Paulo.

A turma do quarteirão era composta por dez crianças, sete meninos e três meninas: eu e duas gêmeas, minhas vizinhas. Uma era Flávia e a outra, a Andréa.

A Flávia andava sempre com uma maria-chiquinha amarela e a Andréa, com uma azul, senão ninguém as reconhecia. Por fora, eram iguaizinhas, mas tinham gostos diferentes e sabiam ser independentes: nunca se vestiam do mesmo jeito e cada uma defendia sua própria opinião. Eram muito legais.

Junto com os meninos, aprontávamos pra burro: jogávamos bolinhas de papel higiênico molhado no quintal de dona Natália (uma alemãzona de meter medo), fechávamos a rua pra fazer campeonato de rolimã, nos fantasiávamos de fantasmas pra dar sustos nas pessoas ... ficávamos na calçada inventando brincadeiras, até nossas mães virem chamar: "Criançada! O jantar está na mesa!"

Mas havia uma coisa que era mais legal que qualquer brincadeira: fugir do guardinha louco.

Porque o bairro, assim como tinha o quitandeiro, o bananeiro do caminhão, o homem do ferro-velho, tinha também o seu louco.

Era um moço de uns quinze anos, usava sempre uma camisa roxa, sapatos Vulcabras com um pé sem cordão, óculos de lentes grossas tipo "fundo de garrafa" e um apito no pescoço, com o qual ele comandava o tráfego. Só que a rua não tinha trânsito nenhum!

Por isso, nós o chamávamos de "Guardinha Louco".

COELHO, Anna Flora de Camargo. **O louco do meu bairro**. São Paulo: Ática, 1998.

- O seu bairro tem as mesmas características do bairro descrito pela autora? Faça comparações entre o seu bairro e o bairro de Anna Flora.
- Quais são as suas brincadeiras? Você pode brincar da mesma forma que a autora brincava? Por quê?
- Pesquise com seus pais e com seus avós sobre as brincadeiras do tempo em que eram crianças. As suas brincadeiras são parecidas com as de seus pais e de seus avós?
- Hoje em dia é possível brincar na rua? Quais as consequências?
- Em sua opinião, o trânsito era melhor no tempo da autora ou hoje em dia? Por quê?
- Em sua cidade existe Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran)? Quais são as funções de uma agente de trânsito?

COM QUE VELOCIDADE AS COISAS SE MOVEM?

Um bom corredor consegue percorrer cerca de 1,5 Km em 3 minutos e 50 segundos. Isso dá uma velocidade de cerca de 23 Km/h. Já uma pessoa caminhando normalmente dá um passo e meio a cada segundo, o que significa uma velocidade de 5,5 Km/h.

Será que os outros animais são mais rápidos que o homem? O caracol tem uma velocidade extremamente baixa, atingindo apenas 1,5 mm/s. Já a tartaruga, também com fama de lenta, não consegue mais que 20 mm/s, o suficiente para o caracol ver a tartaruga passar “como um foguete”.

As moscas não conseguem acompanhar um corredor, pois voam a uma velocidade de 18 km/h. Um cavalo, em passos suaves, caminha 7 km/h, não muito além da velocidade de um pedestre. Já uma cavalaria em carreira atinge 30 Km/h. As lebres, conhecidas como grandes corredoras, chegam a 65 Km/h, enquanto que as águias voam a 85 Km/h. Os felinos correm com muita rapidez atrás de sua presa, alguns chegam a 110 Km/h.

Já o homem construiu máquinas que atingem velocidades maiores do que qualquer animal. Os carros de competição, como os da Fórmula 1, ultrapassam os 300 Km/h. Alguns carros, feitos para correr em linha reta sobre a areia, podem atingir 800 Km/h. Os aviões comerciais viajam a 900 Km/h, enquanto alguns aviões militares ultrapassam a velocidade do som, que é de aproximadamente 1200 Km/h.

As naves espaciais são colocadas no espaço por enormes foguetes que podem atualmente atingir a velocidade de 60.000 Km/h. Espera-se para as próximas décadas que, com o uso de combustíveis nucleares, essa velocidade suba para 120.000 Km/h.

Enquanto essa velocidade não é atingida, é bom lembrar que a Terra gira ao redor do Sol a uma velocidade de 108.000 Km/h (30 Km/s) e, juntos com ela, vamos todos nós.

SILVA JÚNIOR, César; SASSON, Sezar; SANCHES, Paulo Sérgio Bedaque. **Ciências: entendo a natureza. A matéria e a energia.** 3. ed. São Paulo: Saraiva, 1993. p.93.

- Pesquise e debata com seus colegas: *Por que as indústrias automobilísticas desenvolvem automóveis cada vez mais potentes se os motoristas não podem trafegar em alta velocidade?*
- Quais as velocidades estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro para trafegar nos diferentes tipos de vias?
- O excesso de velocidade é o grande causador dos acidentes de trânsito com vítimas fatais. Em sua opinião como conscientizar os motoristas para tal fato?

O ESPAÇO URBANO

Parece um formigueiro, quando eu olho cá de cima do 20º andar do meu edifício, as pessoas correndo lá em baixo. Todos estão apressados. Carros, pedestres, motos, ônibus... e quantos ônibus. São filas deles. E muitas pessoas nas filas... E muitas filas! Mal acordo, dou uma olhadinha pela janela, para ver como está o tempo. Visto blusa, manga curta ou comprida? E rápido... o café, a mala da escola. Vamos lá, que serei mais uma na fila do ônibus.

É possível transformar uma "selva de pedra" (a cidade) num jardim? Sim!

Se nós plantássemos mais árvores e delas cuidássemos. Se cada um cuidasse do jardim da frente de sua casa. Se não a poluíssemos com sujeiras pelas ruas, preservássemos seus rios ou riachos límpidos. Se criássemos condições de vida digna para todos os seus moradores. Se vivêssemos a cooperação e não a competição. São Paulo é uma cidade grande que vive de atividades variadas: indústria, comércio, serviços públicos, turismo, etc. Ela é uma metrópole. Na cidade tudo é longe. São bairros e mais bairros, fábricas aqui, praças lá, favelas do lado, riachos de águas escuras, poluídas pelas águas dos esgotos domésticos.

Às vezes fico pensando, quando estou na janela de meu apartamento: - os homens destruíram as florestas e no lugar plantaram outra, de pedra e cimento, de prédios e mais prédios! As pessoas não plantam, compram e vendem. As pessoas não criam animais, só consomem. Todos parecem que correm. A cidade é linda e feia ao mesmo tempo. É triste e alegre igualmente. É rica e pobre.

E eu, como gosto da minha cidade, desejava que ela fosse só linda, só alegre, só rica. Enquanto vou sentada no banco do ônibus para minha escola fico imaginando como seria bom se realmente isso um dia acontecesse... se um dia todos quisessem realizar este sonho.

SOUZA, Ari Herculano. **Geografia**: 4ª Série do 1º Grau. Curitiba: Módulo, 1996. p. 37.

- Você mora em casa ou em apartamento? Descreva, como no texto, as paisagens que você observa da janela do lugar onde mora.
- As paisagens que você vê se parecem com a descrição do texto? O que há de diferente entre elas? O que há de semelhante entre elas?
- Qual o meio de transporte que você utiliza para ir de casa à escola? Qual o meio de transporte que você gostaria de utilizar?
- Quanto tempo demora o trajeto de sua casa até chegar à escola?
- Descreva o seu trajeto de casa à escola: o nome das ruas onde passa, os tipos de sinais que encontra, o fluxo de tráfego de veículos. Compare sua descrição com a de outros colegas.
- Qual o seu sonho de cidade ideal?

PAPAI, ME EMPRESTA O CARRO*

Papai, me empresta o carro
Tô precisando dele pra levar
Minha garota ao cinema
Papai, não crie problema
Não tenho grana pra pagar um motel
Não sou do tipo que frequenta bordel
Você precisa me quebrar esse galho
Então me empresta o carro
Papai, me empresta o carro
Pra eu tirar um sarro com meu bem!
Papai, eu não fumo
Papai, eu não bebo
Meu único defeito é não ter medo
De fazer o que gosto
Papai, eu aposto
Na minha idade você pintava o sete
Mamãe tem ódio de uma tal Elizete
Aqui em casa é impossível namorar
Então, qual é a sua
Eu só quero um sarro
Meia hora no seu carro com meu bem!

LEE, Rita; CARVALHO, Roberto. **Acústico**. São Paulo: Polygram, 1998. 1 disco compacto (74min): digital, estéreo. 532286-2

Os autores compuseram esta música na década de 70.

- Atualmente, os jovens continuam querendo emprestar o carro dos pais?
- Em sua opinião, os pais estão agindo corretamente quando emprestam seu carro para os filhos menores de idade?
- O que estabelece o Código Nacional de Trânsito para o menor que dirigir sem habilitação?
- Ter um automóvel ajuda a conquistar amigos?
- Qual a sua opinião sobre obter Carteira Nacional de Habilitação aos 16 anos?
- As meninas têm o mesmo *fascínio* que os meninos têm por automóveis?
- Pesquise: Em que época as mulheres brasileiras começaram a dirigir? Por que as mulheres eram proibidas de dirigir?
- Atualmente, quem são os maiores causadores de acidentes de trânsito: os homens ou as mulheres?

Literatura e Paradidáticos

Infelizmente, há pouca literatura sobre trânsito no Brasil, tanto para crianças quanto para adultos.

Existem projetos, programas educacionais e outros materiais pedagógicos, dispersos em alguns Estados, mas sem divulgação e com distribuição restrita, dificultando o acesso a informações acerca do assunto.

Entretanto, o trânsito é um tema tão abrangente que, mesmo sem uma variedade literária específica, pode-se encontrar uma série de livros, destinados ao público infantil e juvenil, que trazem questões relevantes para sua abordagem.

Os livros, listados a seguir, podem ser utilizados por professores de todas as áreas, uma vez que cada um deve direcionar atividades que atendam seus objetivos. Muitas das obras não tratam diretamente a questão do trânsito. Porém, todas as indicações contemplam assuntos que remetem ao trânsito, possibilitando estabelecer uma série de relações com o tema.

Os livros indicados podem ser facilmente encontrados em livrarias ou em distribuidoras, pois foram lançados por editoras com abrangência nacional.

Os títulos assinalados com um asterisco (*) são mais indicados aos alunos dos dois ciclos finais (5ª a 8ª) do Ensino Fundamental. Os demais são indicados para todos os ciclos, inclusive os finais. No entanto, o professor, após leitura e análise crítica, deve fazer a seleção de acordo com seus critérios de avaliação das obras.

Relação de obras

Aventuras de uma gota d'água. Samuel Branco. São Paulo: Moderna, 1990. (Coleção Viramundo)

O carrinho vermelho. Regina Drummond. São Paulo: Moderna, 1996. (Coleção Hora da Fantasia)

O céu tem anjos demais. Rosane Frerichs. São Paulo: FTD, 1996.*

Cidades brasileiras: o passado e o presente. Rosicler Martins Rodrigues. São Paulo: Moderna, 1996. (Coleção Desafios)*

5 de junho: Dia Internacional do Meio Ambiente: a Terra está mesmo em perigo? Boulos Júnior. São Paulo: FTD, 1996. (Coleção Construindo Nossa Memória)

Conversando sobre álcool. Jenny Bryan. São Paulo: Moderna, 1996. (Coleção Desafios)

A Constituição para Crianças: entre neste livro. Liliana e Michele Iacocca. São Paulo: Ática, 1996. (Coleção Pé no Chão)

A coragem de mudar. Júlio Emílio Braz. São Paulo: FTD, 1998. (Coleção Questões do Nosso Tempo)*

Davi ataca outra vez. Ruth Rocha. São Paulo: Ática, 1998.

Declaração Universal dos Direitos Humanos. Adaptação Ruth Rocha e Otávio Roth. São Paulo: Quinteto Editorial, 1996.

Democracia. André Carvalho. Belo Horizonte: Lê, 1997. (Coleção Pergunte ao José)*

De olho nos sinais: uma história pela educação no trânsito. Julieta de Godoy Ladeira. São Paulo: Atual, 1995. (Coleção Todo Mundo Junto)

O dia em que roubaram a sombra do rei. José Mavíael Monteiro. São Paulo: Scipione, 1993.

Os Direitos da Criança. Trad. Lenice B. da Silva. São Paulo: Ática, 1990.

Dois idiotas sentados cada qual em seu barril... Ruth Rocha. São Paulo: Ática, 1997.

Ecologia da cidade. Samuel Branco. São Paulo: Moderna, 1991. (Coleção Desafios)*

Enquanto houver vida, viverei. Júlio Emílio Braz. São Paulo: FTD, 1998. (Coleção Questões do Nosso Tempo)*

Jacaré não manda carta: uma aventura a favor da despoluição dos rios. Julieta de Godoy Ladeira. São Paulo: Atual, 1994. (Coleção Todo Mundo Junto)

O jogo de não jogar: uma história contra o desperdício. Julieta de Godoy Ladeira. São Paulo: Atual, 1994. (Coleção Todo Mundo Junto)

- Juca Motorzinho.** Mauro Martins. Belo Horizonte: Formato, 1996.
- As latinhas também amam:** um romance a favor da reciclagem. Julieta de Godoy Ladeira. São Paulo: Atual, 1994. (Coleção Todo Mundo Junto)
- O leste do E.** Ziraldo. São Paulo: Melhoramentos, 1990.
- Longo caminho de volta.** Ricardo Lucena Júnior. São Paulo: FTD, 1996. (Coleção Depoimento)*
- Memórias de um fusca.** Orígenes Lessa. Rio de Janeiro: Ediouro, 1997. (Coleção Edijovem)
- Menino de olho vivo.** Ricardo Azevedo. São Paulo: Ática, 1994. (Coleção Menino de Orelha em Pé)
- Menino de orelha em pé.** Ricardo Azevedo. São Paulo: Ática, 1994. (Coleção Menino de Orelha em Pé)
- Menino de nariz esperto.** Ricardo Azevedo. São Paulo: Ática, 1994. (Coleção Menino de Orelha em Pé)
- Motorista e pedestre:** passo a passo conquistando seu espaço. Juciara Rodrigues. Belo Horizonte: Formato, 1999.
- Nacionalidade e Cidadania.** André Carvalho. Belo Horizonte: Lê, 1997. (Coleção Pergunte ao José)*
- Nosso Trânsito.** Juciara Rodrigues. São Paulo: Scipione, 1998. (Coleção Nossa)
- No tempo das primeiras fábricas.** Ginette Hoffmann e Patrice Couprie. São Paulo: Scipione, [s.d.]. (Coleção Crianças na História)
- O ônibus musical.** Ganymedes José. São Paulo: Ática, 1985. (Série Lagarta Pintada)
- O que fazer?:** falando de convivência. Liliana e Michele Iacocca. São Paulo: Ática, 1993. (Coleção Pé no Chão)

Posso te dar meu coração? Ganymedes José. São Paulo: Moderna, 1995. (Coleção Veredas)*

A poluição atmosférica. Neide Simões de Mattos. São Paulo: FTD, 1992. (Coleção Viva a Natureza)

O reizinho mandão. Ruth Rocha. São Paulo: Quinteto Editorial, 1996.

O ser humano e o ambiente. Rosicler Martins Rodrigues. São Paulo: Moderna, 1997. (Coleção Desafios)*

O petróleo. Eunice Braido. São Paulo: FTD, [s.d.]. (Coleção De Onde Vem)

Pinote, o fracote e Janjão, o fortão. Fernanda Lopes de Almeida. São Paulo: Ática, 1992.

Rosaura de bicicleta. Daniel Barbot. São Paulo: Moderna, 1998.

Somos todos responsáveis. Pedro Bloch. São Paulo: Brasil, 1985.

Stop: o herói sinal verde. Rosane Frerichs. São Paulo: FTD, 1994.

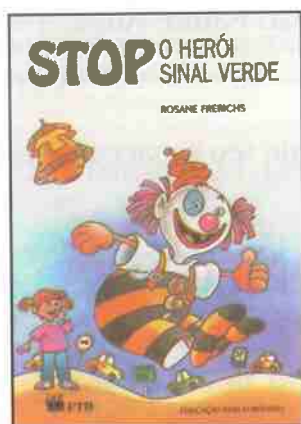


Figura 26 – Stop.



Figura 27 – De olho nos sinais.

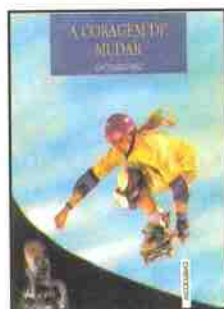


Figura 28 – Coragem de mudar.

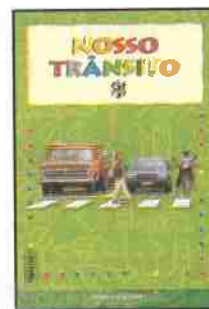


Figura 29 – Nosso Trânsito.

Músicas

A arte musical, voltada à Educação, exerce grande poder de sensibilização, divertimento e instrução. Além disso, por meio da música, os alunos são capazes de assimilar conteúdos com maior facilidade, desenvolvendo habilidades de comunicação e expressão. O canto possibilita a transmissão de idéias, sentimentos, emoções e amplia as relações sociais.

Por este motivo, o CD "Trânsito: para ouvir e cantar" traz canções sobre uma série de assuntos relacionados ao tema com o objetivo de chamar a atenção dos alunos para sua importância.

As canções, compostas especialmente para adequar-se à faixa etária dos alunos do Ensino Fundamental, trazem mensagens educativas capazes de conduzir à análise e à reflexão do comportamento de pedestres, motoristas, ciclistas.

Porém, o aspecto mais importante que se pode identificar nas letras das composições musicais está no fato de que todas, de alguma maneira, voltam-se à questão da cidadania e, especialmente, do convívio social.

Sendo assim, ao cantarem as canções do CD e ao analisarem suas letras, os alunos poderão compreender a dimensão conceitual do tema trânsito.

O CD "Trânsito: para ouvir e cantar" apresenta as seguintes canções:

1. Verbo transitar
2. Caminho aberto à cidadania
3. Rap do pedestre
4. Como é bom saber brincar
5. Motorista, vê se toma jeito!
6. Sinalização é pura comunicação!
7. Embolada do engarrafamento
8. Bicicleta
9. Quando isso vai mudar?
10. Tenho um lugar

Por serem canções diferenciadas, com ritmos sonoros bastante diversificados, as canções irão alegrar e divertir as atividades de trânsito na escola.

No entanto, é fundamental que o professor ouça as músicas antes dos alunos para poder selecionar qual (ou quais) a mais adequada para cada atividade.

Vídeos

As fitas de videocassete são um excelente recurso pedagógico. Se bem selecionadas podem servir como fonte de enriquecimento aos conhecimentos adquiridos nas aulas e também como ponto de partida para debates sobre grande diversidade de assuntos.

Filmes de ação, com cenas incríveis de perseguição de veículos, são facilmente encontrados nas locadoras. Porém, para desenvolver o tema trânsito, este gênero de filme não é o mais recomendável, embora o professor possa fazer uso somente de algumas cenas, com a finalidade de levantar questões pertinentes ao conteúdo que está trabalhando.

Os vídeos, relacionados a seguir, trazem à tona questões referentes aos conteúdos de trânsito aqui explicitados. No entanto, é fundamental que o professor assista-os previamente e, após analisá-los, procure estabelecer possíveis relações para desenvolver atividades em sala de aula.

Para todos os ciclos

NÃO sou tolo como pedestre. Burbank, CA: Walt Disney Home Vídeo: Abril Vídeo da Amazônia S.A., [s.d.]. 1 videocassete (7 min): son., dubl., color.; 12 mm. VHS NTSC.

NÃO sou tolo com a bicicleta. Burbank, CA: Walt Disney Home Vídeo: Abril Vídeo da Amazônia S.A., [s.d.]. 1 videocassete (7 min): son., dubl., color.; 12 mm. VHS NTSC.

Nestes dois filmes animados, o **GRILLO FALANTE** (que personifica a consciência no clássico Pinóquio) mostra, com bom humor, regras para pedestres e ciclistas.



Figura 30 – Grilo Falante.

MOTOR Mania. Burbank, CA: Walt Disney Home Vídeo: Abril Vídeo da Amazônia S.A., [s.d.]. 1 videocassete (9 min): son., dubl., color.; 12 mm. VHS NTSC.

Neste filme animado, Pateta retrata a transformação que pode ocorrer no comportamento das pessoas quando têm um automóvel em suas mãos. O cidadão bom e pacato, ao entrar no automóvel, torna-se um verdadeiro *monstro*, capaz de cometer *loucuras*.

De maneira alegre e divertida, Motor Mania é um filme que agrada a crianças, jovens e adultos, pois muitos conseguem identificar-se com as atitudes da personagem em inúmeras situações.



Figura 31 – Pateta.

CÓDIGO de Trânsito Brasileiro: Lei 9.503 de setembro de 1997. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 1998. 1 videocassete (288 min): son., color.; 12 mm. VHS.

Este vídeo, produzido e distribuído pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), tem o objetivo de apresentar em 24 aulas, cada uma com duração de 12 minutos, os principais aspectos contidos no Código de Trânsito Brasileiro.

Na realidade, este é um bom material para pesquisa e podem ser assistidos apenas os trechos interessantes aos conteúdos.

Para a aquisição deste vídeo, as escolas podem entrar em contato com a CNT, em Brasília, pelo fone/fax (061) 315.7066.

Para os ciclos finais

UM dia de fúria. Joel Schumacher. Rio de Janeiro: A Time Warner Entertainment Co.: Warner Bros. Home Vídeo, 1992. 1 videocassete (113 min): son., leg., color.; 12 mm. VHS NTSC.

Um homem com problemas pessoais e financeiros encontra-se *preso* em um engarrafamento. O estresse, gerado por estes problemas externos, é agravado pelo trânsito. A partir daí, a personagem envolve-se em uma série de acontecimentos inesperados, demonstrando comportamentos descontrolados.

A observação atenta e a análise das primeiras cenas deste filme são fundamentais para direcionar debates sobre o tema trânsito.

TUCKER: um homem e seu sonho. George Lucas; Francis Coppola. Rio de Janeiro: CBS / Fox Vídeo: Abril Vídeo, 1988. 1 videocassete (106 min): son., leg., color.; 12 mm. VHS HI-FI.

A história real de um americano que, nos anos 40, decide realizar o sonho de fabricar em série sua própria marca de automóvel. Para isso, Tucker precisa enfrentar as grandes montadoras européias.

Um filme emocionante e, ao mesmo tempo, repleto de aventuras. Excelente enredo para trabalhar com conteúdos voltados à segurança veicular, ao automóvel como bem de consumo e aos interesses que se escondem por trás das indústrias automobilísticas.

POLICE Stop! Perseguições policiais ao vivo. Bill Rudgard. Londres: Labyrinth Media: BMG Vídeo International, 1994. 1 videocassete (50 min): son., leg., color.; 12 mm. VHS HI-FI.

Embora com um título pouco sugestivo, este documentário apresenta cenas reais filmadas nas estradas da Inglaterra. Um agente de trânsito local expõe os perigos do excesso de velocidade, a negligência de motoristas, além de comportamentos inadequados como jogar lixo nas vias públicas, dirigir falando no celular, entre outros aspectos.

Ao assistirem este filme, os alunos poderão verificar as infrações cometidas e as penalidades aplicadas aos motoristas ingleses, traçando paralelos e estabelecendo relações com a realidade brasileira. O agente de trânsito narra, de forma educativa, várias situações que podem ser analisadas pelos alunos.

Revistas

Assim como não é fácil encontrar literatura sobre trânsito, não é fácil encontrar revistas que tratem o assunto com a devida seriedade.

Entretanto, artigos de revistas e de jornais merecem ser lidos e analisados, pois constituem-se em recursos fundamentais às aulas.

Para desenvolver atividades relacionadas ao tema trânsito indica-se as seguintes revistas:

➤ **QUATRO RODAS.** São Paulo: Abril.

A revista Quatro Rodas tem veiculação mensal em todo o Brasil, sendo facilmente encontrada nas bancas.

Seu principal objetivo é apresentar aos leitores os novos lançamentos do mercado automobilístico. Entretanto, a cada edição, traz reportagens sérias e bem elaboradas sobre assuntos relativos ao trânsito. As seções *Dirija Melhor*, *Blitz*, *Flagra*, entre outras, relatam excelentes situações para serem debatidas com os alunos.

➤ **AUTOMÓVEL & REQUINTE.** São Paulo: Rosa.

Esta revista, embora sem a mesma dimensão editorial da primeira indicada, tem trazido reportagens interessantes sobre trânsito, especialmente nas seções *Especiais*, *Serviço* e *Direção Certa*.

Sua circulação não atinge todo território nacional, mas os interessados em fazer sua assinatura podem entrar em contato com os editores pelo fone (011) 5561-6267.

➤ **TRÂNSITO:** revista da Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. Brasília: ABDETRAN.

A Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito mantém um periódico com importantes informações. Contudo, sua circulação restringe-se aos órgãos e entidades de trânsito. Assim, os professores interessados em obter a revista podem buscá-la pela Internet (www.redetran.com.br) ou entrar em contato com Alô Comunicações, em Brasília, pelo fone (061) 322.7062.

Curiosidades

Crianças e adolescentes gostam muito de *aprender* coisas novas, pois demonstram curiosidade sobre todos os assuntos.

O autor Marcelo Duarte, ao lançar seu primeiro livro *Guia dos Curiosos*, não imaginava uma vendagem tão significativa, principalmente para o público infanto-juvenil.

O fato é que, a partir de uma nova informação, podem surgir muitas idéias para a realização de atividades, bem como para a exploração dos conteúdos.

A seguir, o professor encontrará algumas informações que, certamente, serão do interesse de seus alunos e que poderão contribuir para motivá-los a debater sobre assuntos referentes ao tema trânsito.

- O primeiro semáforo do mundo foi instalado em Boston, nos Estados Unidos, em 1840.

Fonte: DUARTE, Marcelo. **Guia dos Curiosos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 223.

- A mais antiga notícia que se tem de um veículo semelhante à bicicleta data de 1580. Na janela de uma igreja de Buckinghamshire, na Inglaterra, construída naquele ano, há o desenho de uma pessoa sentada num instrumento de rodas e que usava os pés para impulsioná-lo. Não se sabe, porém, se trata-se de mera imaginação do artista ou da reprodução de um veículo de fato existente na época.

Fonte: CONHECER: enciclopédia semanal ilustrada. São Paulo: Abril Cultural, [s.d.]. v.22, p. 126.

- A primeira bicicleta funcional, que marca o início da história da bicicleta, foi o *velocípède*, construído em março de 1861 por Pierre Michaux e seu filho Ernest, em Paris, França.

Fonte: GUINNESS BOOK: o livro dos recordes 1997. São Paulo: Três, 1997. p. 133.

- Bater o carro a 60 Km/h é como cair de um prédio de quatro andares. A 80 Km/h, o impacto equivale a uma queda livre de 25 metros. Mesmo a 20 Km/h o impacto equivale a uma força superior até 15 vezes o peso da pessoa.

Fonte: DETRAN/ ES, *folder educativo*, 1995.

- A *Semana Nacional do Trânsito* é comemorada, anualmente, entre os dias 18 e 25 de setembro.

Fonte: **CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**, artigo 326.

- O *Dia Nacional da Paz no Trânsito* e o *Dia do Motorista* são comemorados, anualmente, em 25 de julho.

- O peso normal de alguns objetos podem mudar sob o impacto do choque de um veículo a 50Km/h com um poste. Observe:

Objeto	Peso normal	Peso relativo (com o impacto)
lápiz	20 gramas	1,11 quilos
caixa de cerveja	18 quilos	1.000 quilos
filmadora	8 quilos	44,4 quilos
telefone celular	300 gramas	16,7 quilos
mochila	5 quilos	277 quilos
cachorro	8 quilos	444 quilos

Por isso é sempre bom tomar cuidado ao deixar objetos soltos pelo interior do veículo!

Fonte: QUATRO RODAS. São Paulo: Abril, n. 436, p.44, nov. 1996.

- O "carro do povo" foi encomendado por Adolph Hitler a Ferdinand Porsche em 1935. O ditador alemão queria um automóvel barato com mecânica simples. O engenheiro Porsche bolou soluções geniais. Por exemplo: poupou espaço ao instalar o motor na traseira e eliminar, assim, o eixo cardan e o radiador. O resultado é esse fenômeno chamado Fusca que, 63 anos depois, ainda desperta paixões em todo mundo. (...) O primeiro Fusca brasileiro é de 1959. Foi produzido aqui até 1986. Ressuscitado em 1993, com motor 1.6, graças a uma política de incentivos fiscais, durou até 1996. O Fusca vendeu 21 milhões de unidades até hoje. E sua história ainda não acabou.

Fonte: QUATRO RODAS: carros clássicos. São Paulo: Abril, n.3, p.50, nov.1998.

➤ **Você sabia que...**

O carro médio emite por ano uma quantidade de poluentes atmosféricos equivalentes ao seu peso? Acredita-se que 60% da poluição atmosférica venha dos automóveis.

Pessoas que passam o dia todo no trânsito inalam mais monóxido de carbono que um fumante?

O nível de monóxido de carbono dentro do veículo enquanto alguém dirige pode ser superior ao externo?

O controle da poluição de automóveis virou lei no Brasil? Além de os carros serem equipados com catalisador, a gasolina deve ter 22% de álcool, o que diminui pela metade a emissão de monóxido de carbono pelos carros a gasolina.

Fonte: DUARTE, Marcelo. **Guia dos Curiosos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p.86.

- A primeira cidade na América do Sul a utilizar o “bonde de burro” foi o Rio de Janeiro, em março de 1859. Este tipo de veículo, o chamado *tramway*, já circulava em Nova York havia mais de vinte anos. Os bondes elétricos começaram a trafegar no Rio de Janeiro somente em 1892.

Fonte: ENCICLOPÉDIA Barsa. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, v. 15, p.194, 1988.

➤ ***Evolução dos veículos de passageiros no Brasil***

LITEIRA (também conhecida como **bangüê**): uma caixa com cobertura de pano ou couro, repousando sobre duas grossas varas de madeira às quais se atrelavam dois cavalos ou burros, um na frente e outro atrás. Os escravos também carregavam as liteiras.

CARRUAGENS: vindas de Lisboa, também conhecidas como **estufa**, **estufim**, **florão**, **paquebote** ou **carrocim**.

SEGE: duas rodas grandes, com dois assentos no interior da caixa, bambeando sobre correias que desempenhavam o papel de molas, puxada por dois animais, um entre os dois varais e o outro por fora, montado pelo cocheiro.

TRAQUITANA: parecida com a sege, mas com quatro rodas e uma lança no lugar dos varais.

CALEÇA: com quatro rodas, dois bancos, puxada apenas por um muiet.

CABRIOLÉ: leve, sobre molas, com duas rodas, puxado por um animal, cujas rédeas iam ter ao condutor sentado na parte traseira.

CUPÊ: com quatro rodas, duas sob a boléia e duas maiores na parte de trás, de portas envidraçadas, puxadas por dois cavalos.

COCHE, CHARRETE, TÍLBURI: espécie de precursor dos táxis, para transportar apenas dois passageiros.

DILIGÊNCIA: com quatro rodas e puxada por duas pares, foi o primeiro veículo de transporte coletivo, antepassado dos ônibus.

Depois vieram os **BONDES DE BURRO**, os **BONDES ELÉTRICOS**, os **ÔNIBUS** movidos por eletricidade (*trolley bus*), gasolina e os **TRENS SUBTERRÂNEOS** (metrô).

A primeira linha de metrô no Brasil foi inaugurada em 1975, na cidade de São Paulo.

Fonte: ENCICLOPÉDIA Barsa. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, v. 15, p.193-194, 1988.



Figura 32 – Carruagem (à esquerda); carro de boi (ao centro); liteira (à direita).



Figura 33 – Primeira linha do metrô em São Paulo, 1975.

CABRIOLÉ: leve, sobre molas, com duas rodas, puxado por um animal, cujas rédeas iam ter ao condutor sentado na parte traseira.

CUPÊ: com quatro rodas, duas sob a boléia e duas maiores na parte de trás, de portas envidraçadas, puxadas por dois cavalos.

COCHE, CHARRETE, TÍLBURI: espécie de precursor dos táxis, para transportar apenas dois passageiros.

DILIGÊNCIA: com quatro rodas e puxada por duas pareshas, foi o primeiro veículo de transporte coletivo, antepassado dos ônibus.

Depois vieram os **BONDES DE BURRO**, os **BONDES ELÉTRICOS**, os **ÔNIBUS** movidos por eletricidade (*trolley bus*), gasolina e os **TRENS SUBTERRÂNEOS** (metrô).

A primeira linha de metrô no Brasil foi inaugurada em 1975, na cidade de São Paulo.

Fonte: ENCICLOPÉDIA Barsa. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, v. 15, p.193-194, 1988.



Figura 32 – Carruagem (à esquerda); carro de boi (ao centro); liteira (à direita).



Figura 33 – Primeira linha do metrô em São Paulo, 1975.

BIBLIOGRAFIA

- ABDETRAN. Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. **Histórico**. www.redetran.com.br, 26 fev. 1999.
- ALMANAQUE Abril 1999. 25.ed. São Paulo : Abril, 1999.
- ALMEIDA, Claudio Aguiar. **Cultura e sociedade no Brasil** : 1940 -1968. 2.ed. São Paulo : Atual, 1996. (Coleção Discutindo a História do Brasil).
- ALMEIDA, José Luiz Telles de. Bioética, educação e qualidade do trabalho em saúde. **Contexto & Educação**. Ijuí: UNIJUI, n. 37, p. 56 - 68, jan./mar. 1995.
- ANTUNES, Celso. **Geografia do Brasil** : 2º Grau. São Paulo : Scipione, 1990.
- AQUINO, Júlio Groppa (Org.) **Indisciplina na escola** : alternativas teóricas e práticas. São Paulo : Summus, 1996.
- ARAGÃO, Samuel Correia de. **História da Educação de Trânsito**. Campo Grande, MS, 1994. Monografia. (Pós Graduação em Estudos Multidisciplinares de Trânsito) Universidade Católica Dom Bosco.
- CÓDIGO Nacional de Trânsito e seu regulamento: Lei n. 5108, de 21 de setembro de 1996 e seu : Decreto n. 62127, de 16 de janeiro de 1968. Supervisão Editorial Jair Lot Vieira. 4. ed. Bauru: Edipro, 1996.
- BRASIL. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais**: introdução aos parâmetros curriculares nacionais. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.1.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais** : língua portuguesa. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.2.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais**: matemática. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.3.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais**: ciências naturais. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.4.

- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: história e geografia**. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.5.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: arte**. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.6.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: educação física**. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.7.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: apresentação dos temas transversais, ética**. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.8.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: meio ambiente, saúde**. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.9.
- _____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: pluralidade cultural, orientação sexual**. Brasília: MEC/SEF, 1997. v.10.
- _____. Ministério da Saúde. Ministério da Criança. Projeto Minha Gente. **Estatuto da Criança e do Adolescente**. Brasília : Ministério da Criança: Projeto Minha Gente, 1991.
- _____. Ministério dos Transportes. **Programa de redução de acidentes nas estradas - PARE**, 1996.
- _____. Sistema Nacional de Estatística de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Departamentos Estaduais de Trânsito. **Frota veicular** (1990-1998). www.redetran.com.br, 14 jan. 1999.
- _____. Sistema Nacional de Estatística de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Departamentos Estaduais de Trânsito. **Veículos envolvidos em acidentes de trânsito por tipo de veículo** (1997). www.redetran.com.br, 04 mar. 1999.
- _____. Sistema Nacional de Estatística de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Departamentos Estaduais de Trânsito. **Vítimas fatais** (1997). www.redetran.com.br, 04 mar. 1999.
- _____. Sistema Nacional de Estatística de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Departamentos Estaduais de Trânsito. **Vítimas não fatais** (1997). www.redetran.com.br, 04 mar. 1999.
- BRENER, Jayme. **Regimes políticos : uma viagem**. São Paulo : Scipione, 1994. (Coleção Ponto de Apoio).

- CARVALHO, Dione Lucchesi de. **Metodologia do ensino da matemática**. São Paulo : Cortez, 1991. (Série Formação do Professor).
- CONGRESSO NACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (8-9 jun. :1995: Curitiba, Paraná). **Anais**. Curitiba : Grafiven, 1995.
- CONSTITUIÇÃO da República Federativa do Brasil : promulgada 5 de out.,1988. Organização e textos, notas remissivas e índices por Juarez de Oliveira. 7.ed. atual. São Paulo : Saraiva, 1993. (Série Legislação Brasileira).
- DALLARI, Dalmo de Abreu. **Viver em sociedade**. São Paulo : Moderna, 1985.
- D'ANGELIS, Wagner Rocha. **Direitos Humanos** : a luta pela justiça. Rio de Janeiro : Comissão Brasileira Justiça e Paz, 1989.
- DEMO, Pedro. **Educar pela pesquisa**. Campinas : Autores Associados, 1996.
- _____. **Conhecimento moderno**: sobre ética e intervenção do conhecimento. Petrópolis: Vozes, 1997.
- DIMENSTEIN, Gilberto. **Aprendiz do futuro** : cidadania hoje e amanhã. São Paulo: Ática, 1997. (Série Discussão Aberta ; v.8).
- DIRETRIZES e Bases da Educação Nacional : Lei n. 9394, de 20 de dezembro de 1996 (Lei Darcy Ribeiro) e Legislação Correlata. Bauru : Edipro, 1997. (Série Legislação).
- DUARTE, Gleuso Damasceno ; ANDRADE, Durval. **Novo Brasil, agora!** Belo Horizonte : Lê, 1989.
- FAZENDA, Ivani (Org.). **Práticas interdisciplinares na escola**. São Paulo : Cortez, 1991.
- FREIRE, Paulo. **A educação na cidade**. São Paulo : Cortez, 1991.
- GHIRALDELLI, Paulo (Org.). **Infância, escola e modernidade**. São Paulo : Cortez ; Curitiba : Universidade Federal do Paraná, 1997.
- GOLDENSTEIN, Eduardo. **Adolescência** : idade da razão. São Paulo : Gente, 1995.
- HABERT, Nadine. **A década de 70**: apogeu e crise da ditadura militar brasileira. 2.ed. São Paulo: Ática, 1994.

- HOFFMANN, Jussara. **Avaliação** : mito & desafio. Porto Alegre : Educação & Realidade, 1993.
- _____. **Avaliação mediadora** : uma prática em construção da pré-escola à universidade. 4.ed. Porto Alegre : Educação & Realidade, 1993.
- LÜCK, Heloísa. **Pedagogia interdisciplinar**: fundamentos teóricos-metodológicos. 2.ed. Petrópolis: Vozes, 1994.
- LUCKESI, Cipriano C. **Avaliação da aprendizagem escolar**. 4.ed. São Paulo: Cortez, 1996.
- MARQUES, J.B. de Azevedo. **Democracia, violência e direitos humanos**. 3.ed. São Paulo : Cortez: Autores Associados, 1984. (Coleção Polêmicas do Nosso Tempo ; v. 2).
- MORAIS, Regis de. (Org.) **Sala de aula** : que espaço é esse ? 4.ed. Campinas : Papyrus, 1989.
- MOREIRA, Igor A. G. **O espaço geográfico** : geografia geral e do Brasil. 25.ed. São Paulo : Ática, 1988.
- OLIVEIRA, Juarez (Org.). **Código de Trânsito Brasileiro** : a Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997 (CTB). São Paulo : Oliveira Mendes, 1997.
- PENIN, Sônia T. de Souza. **A aula** : espaço de conhecimento, lugar de cultura. Campinas, SP : Papyrus, 1994. (Coleção Magistério : Formação e Trabalho Pedagógico).
- PEREIRA, Luiz ; FORACCHI, Marialice M. (Org.) **Educação e sociedade**. (11.ed.) São Paulo : Nacional , 1983 (Biblioteca Universitária ; sér.2 : Ciências Sociais; v. 16).
- PORTELA, Fernando ; VESENTINI, José William. **Êxodo rural e urbanização**. São Paulo : Ática, 1988.
- QUATRO RODAS. **Blitz**. São Paulo: Abril, n. 461, p.198, dez. 1998.
- RIOS, Terezinha Azerêdo. **Ética e competência**. (3.ed.) São Paulo : Cortez, 1995. (Coleção Questões da Nossa Época ; v.16).
- RODRIGUES, Juciara. **Educação**: sinal verde para o trânsito. Curitiba: Secretaria Municipal da Educação: DETRAN/PR: Módulo, 1998.
- RODRIGUES, Marly. **O Brasil da abertura** : de 1974 à Constituinte. 4.ed. São Paulo : Atual, 1990. (Série História em Documentos).

_____. **A década de 80** - Brasil: quando a multidão voltou às praças. São Paulo: Ática, 1992.

ROZESTRATEN, Reinier J.A. **Psicologia no trânsito** : conceitos e processos básicos. São Paulo : EPU : EDUSP, 1988.

SADER, Emir. **A transição no Brasil** : da ditadura à democracia ? 4.ed. São Paulo : Atual, 1990. (Série História Viva).

SANTOS, Regina Bega. **Migração no Brasil**. São Paulo : Scipione, 1994. (Coleção Ponto de Apoio).

SILVA, Ezequiel Theodoro da. **De olhos abertos** : reflexões sobre o desenvolvimento da leitura no Brasil. São Paulo : Ática, 1991. (Série Educação em Ação).

_____. **Leitura na escola e na biblioteca**. 5.ed. Campinas : Papyrus, 1995.

_____. **Magistério e mediocridade**. São Paulo : Cortez, 1992. (Coleção Questões da Nossa Época).

TIBA, Içami. **Disciplina** : o limite na medida certa. São Paulo : Gente, 1996.

VALLS, Álvaro L.M. **O que é ética**. 5.ed. São Paulo : Braziliense, 1992. (Coleção Primeiros Passos; v. 177).

VEIGA, Ilma Passos Alencastro ; CARDOSO, Maria Helena Fernandes (org.). **Escola fundamental** : currículo e ensino. Campinas : Papyrus, 1991. (Coleção Magistério : Formação e Trabalho Pedagógico).

VESENTINI, J. William. **Sociedade e espaço** : geografia geral e do Brasil. 16.ed. São Paulo : Ática, 1990.

ESTA OBRA FOI IMPRESSA
PELA IMPRENSA NACIONAL,
SIG, QUADRA 6, LOTE 800,
70610-460, BRASÍLIA/DF,
EM 2000, COM UMA TIRAGEM
DE 40.000 EXEMPLARES

A Imprensa Nacional limitou-se a executar os serviços de impressão desta obra.
Portanto, não se responsabiliza por eventuais erros nem pelo seu conteúdo.

Biblioteca - Ministério da Justiça



MJU00054417D11



Educação de Trânsito no Ensino Fundamental:
Caminho aberto à cidadania

realização:

ABDETRAN

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO NACIONAL
DE TRÂNSITO**



Trabalhando em todo o Brasil