



UNIVERSIDADE DO SAGRADO CORAÇÃO – USC

LUCIANA SILVA ZANELATO



**EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: REFLEXÕES
SOBRE A FORMAÇÃO DA CRIANÇA CIDADÃ**

**BAURU
2005**

LUCIANA SILVA ZANELATO

**EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: REFLEXÕES
SOBRE A FORMAÇÃO DA CRIANÇA CIDADÃ**

Monografia apresentada à Universidade do Sagrado Coração, como parte integrante dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Psicologia.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Carlos de Oliveira

Co-orientadora: Profa. Dra. Maria do Carmo M. Kobayashi.

**BAURU
2005**

ZANELATO, Luciana Silva.

Educação para o trânsito: reflexões sobre a formação da criança cidadã

Trabalho de conclusão de curso de graduação em Psicologia, apresentada à Universidade do Sagrado Coração e aprovada pela seguinte banca examinadora:

Orientador: Prof. Dr. Luiz Carlos de Oliveira
Doutor em Educação
Universidade Estadual Paulista – UNESP/Araraquara

Co – orientadora: Profa. Dra. Maria do Carmo Kobayashi
Doutora em Educação
Universidade Estadual Paulista – UNESP/Marília

Prof. Ms. Marilza Delpino
Mestre em Distúrbios do Desenvolvimento
Universidade Mackenzie - SP

Prof. Ms. Marcelo Mendes dos Santos
Mestre em Educação
Pontifícia Universidade Católica – PUC/Campinas

Prof. Ms. Eveline Ignácio da Silva
Mestre em Educação – Políticas Educacionais
Universidade Metodista de Piracicaba - UNIMEP

Bauru, ____/____/____.

*Dedico este trabalho à minha família e a todos que contribuem para a
paz no trânsito*

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida e pela presença forte em minha caminhada.

À minha família, que sempre me apoiou e incentivou nos meus estudos.

Aos meus orientadores queridos, Prof. Dr. Luiz Carlos de Oliveira e Profa. Dra. Maria do Carmo M. Kobayashi por terem me acompanhado em mais uma etapa acadêmica.

À Universidade do Sagrado Coração e Departamento de Psicologia, em especial à Irmã Evanira.

A todos os meus amigos e professores que acompanharam minha trajetória acadêmica.

E em especial:

À polícia militar e empresa Emdurb, pelo apoio e contribuição para a concretização desta pesquisa.

Aos meus amigos do trânsito Sandra, Lauro e Anauá que pela troca de suas experiências, iluminaram este estudo.

Aos participantes da pesquisa pela disposição e contribuição, proporcionando várias reflexões para a ciência que, através de caminhos bastante distintos, me ajudaram a construir este trabalho.

*“Dou por ganho tudo o que perdi
E por recebido tudo o que esperei
E por vivido tudo o que sonhei
E por sonhado tudo o que vivi”*

(Juan Guzman Cruchaga)

ZANELATO, Luciana Silva. **Educação para o trânsito:** reflexões para a formação do pequeno cidadão. Bauru/SP, 2005. 42 f. Monografia (Bacharel em Psicologia). Universidade do Sagrado Coração.

RESUMO

A Educação para o Trânsito apresenta-se como um desafio para a sociedade, por ser um tema novo e instigante, na qual pode ser entendida como um conjunto de conhecimentos e práticas relevantes e necessárias no currículo escolar, cujo objetivo é educar para a compreensão dos procedimentos envolvidos no processo de circulação de pessoas e automóveis no trânsito. Considerando que o Brasil é um dos países que mais ceifam vidas no trânsito, envolvendo adolescentes, adultos, idosos e principalmente crianças, faz-se necessária a realização de programas educativos para o trânsito. Neste sentido, o presente estudo teve como propósito descrever cinco programas de Educação para o Trânsito desenvolvido pela polícia militar e pela Empresa de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru (Emdurb), voltados para o público infantil e discutir a possibilidade de inseri-los como tema transversal nas escolas. Utilizou-se a abordagem qualitativa com enfoque sócio-histórico, caracterizado também pela pesquisa documental, descritiva-exploratória. Para a coleta de dados, optou-se pela entrevista semi-estruturada realizada com cinco organizadores dos programas, as quais foram gravadas. Através dos relatos dos organizadores, percebeu-se que, de modo geral, os programas são de caráter preventivo e educativo, tendo como princípio iniciar a Educação para o Trânsito desde a infância, possibilitando, ampliar posteriormente a integração deste aprendizado a um contexto maior nos papéis de pedestres, ciclistas ou futuros motoristas. Aponta-se como aspecto positivo, sua contribuição social, a coerência dos objetivos propostos com os resultados obtidos, bem como a metodologia empregada em cada atividade. Em relação ao aspecto negativo presente em três programas descritos, é o seu caráter descontínuo, ou seja, os conteúdos abordados são de forma fragmentada. No entanto, vale ressaltar que a idéia de desenvolver esses programas educativos serve para auxiliar na compreensão do sentido das ruas, sinalizações de trânsito, convivência entre veículos e pedestres (máquina e homem). Portanto, o presente estudo sugere que, além desses programas educativos, também é necessário que a Educação para o Trânsito tenha maior consistência, isto é, ganhe espaço nas escolas como tema transversal e interdisciplinar.

Palavras-chave: programas, educação, trânsito, psicologia, tema transversal, infância.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	01
2 REVISÃO DE LITERATURA	05
3 METODOLOGIA	20
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES	23
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	36
REFERÊNCIAS	40

APÊNDICE

ANEXO A: Termo de Consentimento

ANEXO B: Roteiro da entrevista semi-dirigida para os organizadores dos programas

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Descrição do Programa Teatro de Fantoches	23
Tabela 2: Descrição do Programa Cidade Mirim	24
Tabela 3: Descrição do Programa de Educação para o Trânsito	26
Tabela 4: Descrição do Programa Emdurb no Bosque	27
Tabela 5: Descrição do Programa Kalimera	28

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, o trânsito brasileiro tem servido de palco para diversos tipos de acidentes e mortes. De acordo com Krug (2003), os acidentes de trânsito no mundo são os maiores causadores das mortes violentas, com 1,26 milhão de vítimas fatais, sendo que, na população de crianças com idades entre 5 e 14 anos, os acidentes de trânsito representam a segunda maior causa de acidentes, atrás apenas do sarampo.

Os acidentes de trânsito no Brasil tem sido responsável por mais de 50 mil mortes por ano (XAVIER, 2002), embora haja controvérsias deste índice entre alguns autores (SILVA, 2003; COMANDO DA POLÍCIA MILITAR, 2003). Vale ressaltar também que os acidentes de trânsito custam bastante para a economia do país; chega-se a estimar que o Brasil gasta quase 10 bilhões de dólares por ano para este fim; além dos prejuízos bio-psico-sociais e econômicos tanto para a vítima como para a sociedade (VASCONCELLOS, 1994; QUEIROZ, 2000 e SILVA, 2003).

Portanto, diante dos inúmeros acidentes de trânsito que, na maioria das vezes, têm como causa raiz um comportamento inadequado do homem, se faz necessário iniciar a Educação para o Trânsito desde a infância, possibilitando, através de experiências, vivências e contato com a problemática do trânsito, ampliar posteriormente a integração deste aprendizado a um contexto maior nos papéis de pedestre, ciclistas ou futuros motoristas, para que o número de acidentes de trânsito possa ser insignificante.

Os dados anteriormente apresentados, dada a gravidade da situação, têm levado a criação de alguns Programas de Educação para o Trânsito, que estão sendo desenvolvidos na cidade de Bauru, pela polícia militar e pela Empresa de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru (EMDURB), são eles: Teatro de Fantoques, Cidade Mirim, Programa de Educação para o Trânsito, Emdurb no Bosque e Kalimera, nos quais atendem às solicitações de escolas municipais, estaduais e particulares, voltados para o público infantil, ou seja, crianças de 3 a 10 anos. Esses programas visam a diminuir os acidentes de trânsito, através de sensibilização e conscientização em prol de comportamentos seguros no trânsito e a valorização da vida.

Segundo Seffner e Schäffer (2002, p. 17), “Educação para o Trânsito é um corpo de conhecimento relevantes e necessários no currículo escolar”, cujo objetivo é educar para a compreensão dos procedimentos envolvidos no processo de circulação de pessoas e

automóveis no trânsito. Portanto, pode ser entendido como atividades que preparam pessoas para modos seguros e corretos de circulação no trânsito; o que difere da Educação no Trânsito, pois essa atuação é designada para campanhas conduzidas diretamente pelos agentes de trânsito (guardas, fiscais, supervisores), ou seja, atuam na própria via pública, sob a coordenação direta dos departamentos de trânsito.

Bertotto (2002) salienta que os projetos de Educação para o Trânsito apresentam-se como um desafio para a sociedade, por ser um tema novo e instigante. Os desafios presentes em tais programas se referem à:

explicitar os interesses que movem as pessoas nos diferentes papéis que exercem na mobilidade urbana e os conflitos decorrentes das diferenças desses interesses (condutor x pedestre, transporte coletivo x transporte individual, pessoas portadoras de deficiências físicas x acessibilidade), a construção de uma cultura que valorize a vida, a solidariedade e o respeito ao meio ambiente no uso do espaço público e na construção da cidade [...] p. 10.

O autor menciona ainda que a escola torna-se, então, um espaço propício para os desafios desta prática, porém, não o único para discussões e aprendizados em prol da construção político-pedagógica a respeito da concepção de trânsito-circulação-mobilidade urbana. Para tanto, se faz necessário introduzir, por convicção e adesão, a Educação para o Trânsito no currículo escolar.

Nota-se que a Educação para o Trânsito atende aos requisitos exigidos nos PCNs - Parâmetros Curriculares Nacionais (1997), no que se refere à urgência social, abrangência nacional, possibilidade de ensino e aprendizagem, bem como favorecer a compreensão da realidade e a participação social. Portanto, o tema trânsito insere-se nos temas transversais, ainda que de forma sucinta, nos quais poderão ser trabalhados em todas as disciplinas de forma sistemática e contínua no decorrer de toda a escolaridade.

O Novo Código de Trânsito, Lei 9.053 de 23 de setembro de 1997, no Art. 76, parágrafo I, prevê a adoção da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino, da educação infantil ao ensino superior, através de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito (LOPES, 1998).

Desta forma, tanto o PCN como o Código de Trânsito Brasileiro trazem a idéia de Educação Continuada para o Trânsito, que pode ser entendida como uma ação que se faz

necessária pela própria natureza do saber e do fazer humanos como práticas que se transformam constantemente, proporcionando atualizarmos nossos conhecimentos, principalmente para analisarmos as mudanças que ocorrem em nossa prática, bem como para atribuímos direções esperadas a essas mudanças, o que difere do conceito de treinamento, capacitação, reciclagem que não privilegiam a internalização e perpetuação de aprendizados transformadores de valores, atitudes e comportamentos (CHRISTOV, 2003).

Nesta perspectiva, o presente estudo teve como propósito de descrever os Programas de Educação para o Trânsito, voltados para o público infantil; bem como discutir sobre as diversas possibilidades de inseri-lo na escola como tema transversal.

O aporte teórico e prático consistiu na abordagem sócio-histórica, tendo as idéias de Vygotsky um ponto central na discussão do tema em questão.

Na revisão de literatura foram abordados assuntos sobre: o conceito, origem e problemática do trânsito; os acidentes de trânsito no Brasil; a educação para o trânsito e a proposta de inseri-la como tema transversal nas escolas; as contribuições da teoria de Vygostsky na compreensão do processo de ensino-aprendizagem e as questões relativas ao trânsito e por último, foi apresentado o conceito e contribuições da Psicologia do Trânsito.

Nos resultados foram descritos os programas educativos, buscando identificar suas características fundamentais como: início, necessidade, público-alvo, atividades realizadas, limitações ou dificuldades, resultados dos programas e satisfação e aceitação dos participantes.

Enquanto que, nas considerações finais enfocou-se os aspectos positivos e negativos dos programas educativos; propostas de se trabalhar a Educação para o trânsito na escola dentro das diversas disciplinas curriculares; a importância da família no processo educacional para o trânsito; bem como a importância de se iniciar a educação para o trânsito desde a infância, com o intuito de formar cidadãos conscientes e criar uma nova cultura de trânsito.

O propósito de se estudar o comportamento humano no trânsito, bem como os programas desenvolvidos sobre Educação para o Trânsito, tem proporcionado reflexões,

sugestões e intervenções que viabilizem a diminuição dos acidentes de trânsito e uma melhor convivência no trânsito.

Na busca de melhor compreender como o homem se insere no processo histórico, como é determinado por ele e como ele pode ser agente de transformação, pode estar a democratização do trânsito, pois este pressupõe igualdade, daí a importância de termos clareza da nossa identidade social e da nossa concepção de mundo e de como os programas de Educação para o Trânsito podem contribuir para a formação de uma nova cultura e cidadania no trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Trânsito: origem, conceito e problemática

Vasconcellos (1985) e Rozestraten (1988) relatam os fatos históricos quanto ao surgimento do trânsito, informando que as primeiras restrições (normas do trânsito) parecem ser determinadas por Júlio César, no século I a.C., que proibia o tráfego de veículos com rodas no centro da cidade de Roma durante certas horas do dia, havia também ruas de “mão única” e estacionamentos fora da via, especialmente construídos para as carroças. No século XVI, Leonardo da Vinci, com o objetivo de solucionar o aumento do trânsito nas cidades e os problemas dos pedestres, propôs colocar os passeios e o leito carroçável em diferentes níveis. Enquanto que no século XVII, já havia uma estrada que saía da cidade do México em direção ao interior, possuindo uma linha divisória central colorida, para separar os fluxos do tráfego. No final do século XIX, com a invenção do automóvel, e o aumento da circulação nas cidades, trouxeram os primeiros problemas relativos ao trânsito e, como consequência houve a necessidade de se pensar em uma legislação de trânsito com o intuito de organizá-lo. Em 1868, em Londres, surge o primeiro semáforo, com as cores: vermelho e verde. Nessa época, registravam-se 460 mil carruagens, tendo ocorrido vários acidentes de trânsito, com 3.200 feridos e 237 mortos.

Vasconcellos (1985); Rozestraten (1988) e Lopes (1998) mostram que o trânsito está ligado à atividade humana e seu deslocamento no espaço, ou seja, consideram trânsito, a movimentação e o conjunto de todos os deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema organizado por leis, regras e normas, que visam à segurança e à integridade de seus participantes.

Pereira (1997) acrescenta que foi somente no século XX, que o trânsito se constituiu em uma “questão” social, política e técnica, com inúmeros cidadãos deslocando-se diariamente com os mais diferentes interesses e necessidades.

Portanto, o sistema de trânsito funciona por meio de uma série extensa de normas e construções, bem como pelos vários subsistemas, dentre os principais destacam-se o homem, a via e o veículo (Figura 1, p. 6).

No entanto, dá-se ênfase no homem, devido à sua maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo, ou seja, provocar os acidentes de trânsito, pois participa dele ativamente, seja na função de pedestres, ciclistas, motorista de diversas categorias, entre outros. Quanto ao subsistema via, é todo o ambiente que rodeia o veículo ou os usuários das vias, permitindo que ambos se desloquem com segurança, inclui-se neste ambiente todo o tipo de pavimento, a sinalização vertical (placas e semáforos), a sinalização horizontal (as guias e os avisos), o ambiente natural (céu, árvores, condições climáticas) e o ambiente construído (edifícios, lojas, casas) etc. O subsistema veículo aparece de variadas formas, como caminhão, bicicleta, táxi, moto, no qual cada um possui dispositivos para determinar a própria direção e meios para se comunicarem através do pisca-pisca, luz de freio, buzina, entre outros (ROZESTRATEN, 1988).

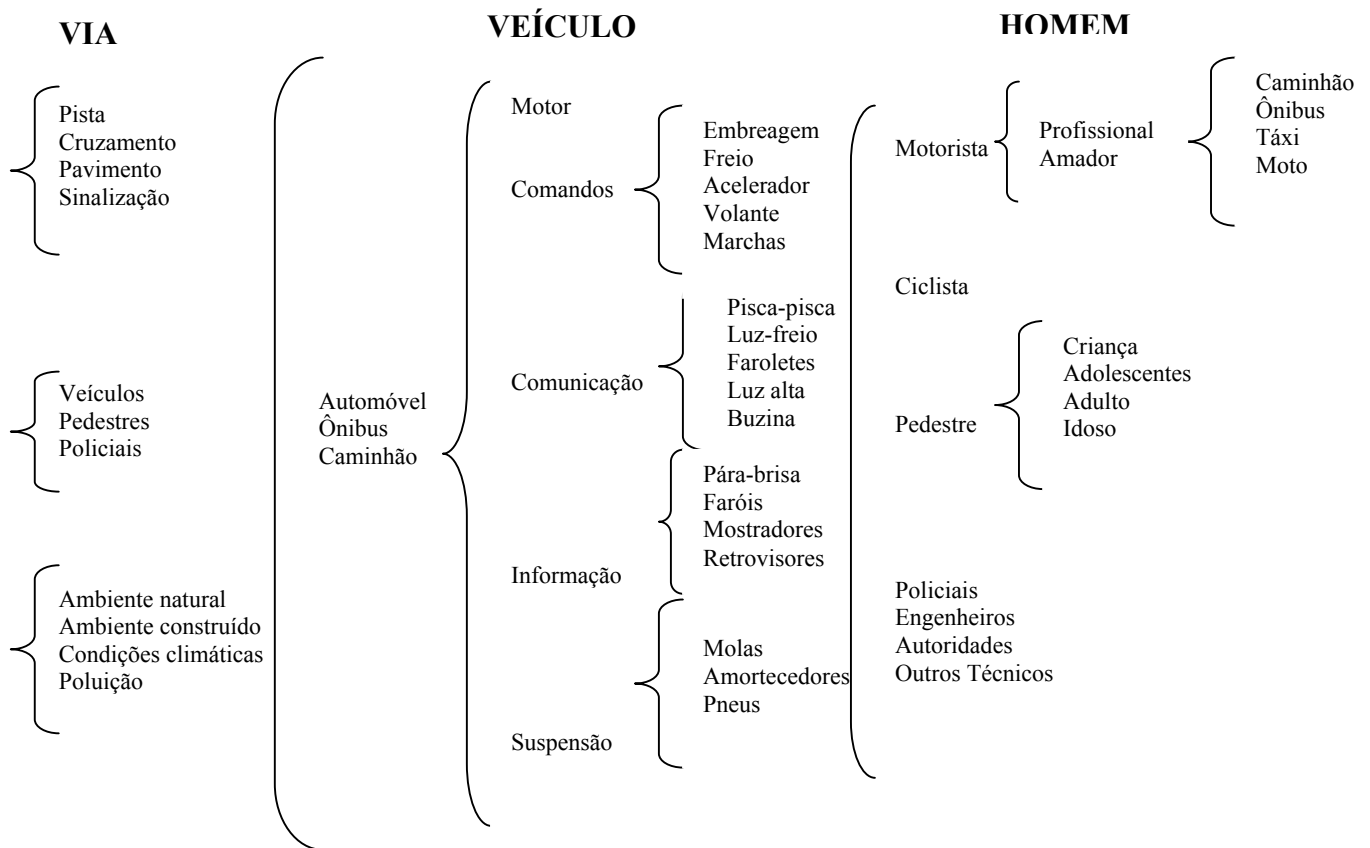


FIGURA 1: Os elementos dos subsistemas do trânsito. In: ROZESTRATEN, 1988, p. 6.

Uma das maiores problemáticas do trânsito, discutida por Pereira (1997), é que o automóvel no Brasil trouxe consigo uma série de transformações na vida social, tais como o aumento de mobilidade, geração de milhões de empregos nas indústrias, influência sobre a bolsa de valores. Por outro lado, o automóvel, vindo de “terras estranhas”, foi introduzido na vida do brasileiro às pressas e desordenadamente, desprezando todo o processo cultural e o

meio social global, que apresentava relativa harmonia entre os indivíduos e o meio ambiente. Representando mais do que um bem de utilidade e consumo trouxe consigo os valores da competitividade, status, liberdade, sexualidade, poder, bem como o agravamento dos acidentes de trânsito.

Desta forma, o conceito de trânsito deve expandir da simples movimentação de pedestres e veículos para uma visão do trânsito como um espaço de cidadania, no qual deve ter como princípio à existência de direitos e deveres de cada cidadão, no que se refere ao direito de ir e vir, ou seja, ter acesso, transitar pelas calçadas, vias ou estradas. Quanto aos deveres, estão inclusos o respeito às leis e regras de trânsito, preservação da vida e do meio ambiente, solidariedade, cortesia com o outro, etc, pois se todo brasileiro tivesse esta consciência provavelmente não teríamos tantas pessoas estressadas pela disputa por espaço público, bem como altos índices de acidentes de trânsito, o que torna muitas vezes, o palco de violência e mortalidade humana.

Pinsky (2003, p. 19) aponta que “operacionalmente, cidadania pode ser qualquer atitude cotidiana que implique a manifestação de uma consciência de pertinência e de responsabilidade coletiva”. O autor também informa que, talvez, por não termos esta consciência de pertencer a um coletivo é que somos tão condescendentes com irregularidades que acabam prejudicando a si e a outros.

2.2. Os acidentes de trânsito no Brasil

De acordo com Rozestraten (1998, p. 74), um acidente pode se entendido com uma “interrupção abrupta de uma atividade por um evento inesperado”. O autor também propõe como definição de acidente de trânsito uma desavença não intencional, que implica em algum dano envolvendo uma ou mais pessoas, sendo informada à polícia diretamente ou através dos serviços de Medicina Legal.

De acordo com Xavier (2002), na atualidade, o trânsito brasileiro tem sido responsável por mais de 50 mil mortes por ano.

Para Krug (2003), os acidentes de trânsito no mundo são os maiores causadores das mortes violentas, com 1,26 milhão de vítimas fatais, sendo que, na população de crianças com

idades entre 5 e 14 anos, os acidentes de trânsito representam a segunda maior causa de acidentes, atrás apenas do sarampo.

Quanto às estatísticas, Silva (2003, p. 41) aponta “que no Brasil, as estatísticas registram aproximadamente 28.000 fatalidades e mais de 340.000 pessoas feridas anualmente”.

Embora haja controvérsias quanto ao índice de acidentes, na literatura brasileira, bem sabemos que o Brasil é um dos países que mais ceifam vidas no trânsito, o que é verificado em noticiários públicos, como a TV, mídia, jornais, internet, entre outros.

Rozestraten e Dotta (1996) afirmam que o Brasil continua com um quadro crescente nos acidentes de trânsito, por não investir na educação, por não penalizar os infratores e por não melhorar o processo de expedição de carteira de motorista.

Queiroz (2000) mostra que os graves prejuízos decorrentes de um acidente de trânsito ocasionam para a vítima: perdas físicas, sociais, psicológicas, financeiras, familiares, de locomoções, profissionais; e para a sociedade: gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários, etc, isto quando os acidentes de trânsito não chegam a serem fatais.

Faya (2001) aponta que, entre as causas dos acidentes de trânsito, 85% são provenientes de falhas humanas, incluindo excesso de velocidade, ingestão de álcool e drogas antes de dirigir o veículo, bem como a presença de fadiga, violação de semáforos, circulação na contramão, etc. Sendo estas umas das causas que podem provir da falta de atenção, da imperícia, das deficiências físicas e alterações psíquicas.

Gouveia (2002) ressalta que os órgãos governamentais costumam considerar como elementos básicos e causais dos acidentes de trânsito: os usuários (principalmente o motorista), a via, e os veículos. Dentro destes três enfoques, o motorista tem sido responsável por mais de 70% do total de acidentes.

Em oposição a Faya (2001) e Gouveia (2002), Izoro (2002) apresentam uma pesquisa realizada por Scaringella, que investigou 85 casos em São Paulo nos últimos anos. Os dados indicam que 44% dos acidentes aconteceram exclusivamente por fatores humanos, e que 56%

foram provocados por outras interferências como: problema da via, do ambiente e do veículo. O autor também comenta que estes dados desmistificam informações divulgadas por autoridades de trânsito no país, sem comprovação estatística, que chegam a minimizar a influência das vias e veículos, atribuindo a elas a causa de apenas 10%, sendo que 90% são de responsabilidade exclusivas de motoristas e pedestres.

Silva (2003) argumenta que a respeito da grande preocupação com a dinâmica do trânsito ainda não foi possível encontrar meios suficientes para reduzir o número de acidentes fatais, talvez porque pouco ainda conhecemos sobre o homem, sendo este o fator de maior importância dentre os elementos que fazem parte do sistema de trânsito. Com certeza, é possível que seja o homem, com os seus múltiplos fatores sensoriais, motivacionais, emocionais e de personalidade, o maior responsável pelas diferentes causas dos acidentes.

2.3 Educação para o Trânsito e a possibilidade de inserção nos PCNs

As pesquisas sobre Educação para o Trânsito são recentes no cenário científico, mas nos últimos anos, devido ao aumento dos acidentes, tem havido um crescente debate sobre a necessidade de se implantarem programas educacionais dentro de um processo contínuo que se iniciem na infância e percorra todas as fases do desenvolvimento humano.

No entanto, vemos historicamente a preocupação com a Educação para o Trânsito baseada na trilogia: homem, veículo e via. Essa harmonia tem-se mostrado insuficiente na diminuição de acidentes, pois sabemos que condições excelentes das vias e dos veículos não impedirão que os acidentes ocorram se o homem não estiver capacitado para uma prática social diferenciada, onde o respeito à vida seja o ápice de sua formação educacional (KUTIANSKI, 2001).

Rozestraten (1987, p. 90) salienta que o sistema do trânsito

[...] é relativamente seguro, mas sua concretização é altamente perigosa por causa da inobservância destas normas. Portanto, se o sistema deve funcionar através de normas, aqueles que participam deste sistema – e que são todos – devem aprender estas normas. Esta aprendizagem não se limita a um mero conhecimento abstrato da norma, mas deve constituir-se num conhecimento prático que se sabe aplicar nas mais variadas circunstâncias do trânsito.

Dessa forma, viver em sociedade implica abdicar de certas ambições e desejos individuais, aceitando as normas e regras a nós impostas, com a consciência do bem-estar comum, o que nos remete a um sentido de coletividade e solidariedade.

Lopes (1998) ressalta que a Educação para o Trânsito está inserida no Novo Código de Trânsito, sob a Lei 9.053 de 23 de setembro de 1997, Art. 74, indicando que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. (p. 100)

Já o Art. 76, diz 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; 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 (LOPES, 1998, p. 101).

Sendo que no parágrafo I deste artigo prevê a adoção, “em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito”. (p. 101)

Encontra-se também a Educação para o Trânsito nos PCNs - Parâmetros Curriculares Nacionais (1997), sob denominação de temas transversais, no qual se sugere que se trabalhe, com questões no direito ao transporte associado à qualidade de vida do meio ambiente ou o desrespeito às regras do trânsito e a segurança de motoristas e pedestres. Desta forma, o tema trânsito remete a uma reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais.

Os temas transversais são entendidos por Xavier (2002, p. 29), “como temas que abarcam problemas contemporâneos e entre os quais se pode inserir a educação para o trânsito”, pois tem como objetivo reduzir o número de acidentes e de mortes no trânsito, bem como aumentar a qualidade de vida dos brasileiros.

Neste sentido, Seffner e Schäffer (2002, p. 21), atenta que “o tema trânsito, ainda que não explicitamente listado nos PCNs, surge como um dos que mantêm uma relação intrínseca e inseparável dos conteúdos tradicionais de diferentes disciplinas, mas que têm um vínculo imediato com o dia-a-dia de cada aluno”.

Os autores defendem que este tema atende aos critérios formulados no documento para que qualquer escola o insira no currículo escolar. Os critérios inclusos nos PCNs (1998) para a seleção e inclusão de um tema relevante frente à questão do trânsito são:

- “*urgência social*: questões graves, que se apresentam como obstáculos para a concretização da plenitude da cidadania, afrontando a dignidade das pessoas e deteriorando sua qualidade de vida” (PCN, 1998, p. 25).

Este item se enquadra no alto índice de acidentes de trânsito, mostrado através de dados estatísticos, sendo o trânsito do Brasil responsável por aproximadamente 50 mil mortes por ano, além dos prejuízos bio-psico-sociais e econômicos tanto para a vítima como para a sociedade (VASCONCELLOS, 1994; QUEIROZ, 2000; XAVIER, 2002).

Seffner e Schäffer (2002) apontam que as imagens na TV, em jornais, revistas, bem como os *outdoors* nas cidades revelam a violência do trânsito brasileiro e sua urgência social. Portanto, o Brasil lidera estatística internacional em acidentes de trânsito, deixando, muitas vezes, seqüelas superiores aos de muitas guerras civis, ocupando espaço notável nos noticiários.

Neste sentido, Xavier (2002) ressalta que os projetos voltados à educação para o trânsito visam a reduzir o número de acidentes e de mortes no trânsito, nos quais também podem estar inseridos na modalidade de projetos referentes à vida cotidiana.

- “*Abrangência nacional*: questões que, em maior ou menor medida, e mesmo de formas diversas, são pertinentes a todo o país” (PCN, 1998, p. 26).

Seffner e Schäffer (2002) argumentam que o conceito de trânsito articula-se mais com idéia de circulação como um todo, não restrito somente à movimentação de veículos, no qual fica claro que, em qualquer lugar do país, temos problemas com ele. E mesmo que não haja conflitos como engarrafamentos, ruas alagadas em algumas localidades urbanas ou rurais, para todos os brasileiros o direito de ir e vir, ou seja, de transitar com segurança, ainda é algo problemático e merece ser discutido. E, além do mais, é bastante característica a migração temporária ou definitiva na população brasileira, o que nos faz pensar que as pessoas não viverão eternamente numa determinada região.

- “*Possibilidade de ensino e aprendizagem no ensino fundamental ou médio: refere-se à escolha de temas ao alcance da aprendizagem em cada etapa da escolaridade*” (PCN, 1998, p. 26).

Tendo em vista, as múltiplas possibilidades de trabalhar o tema trânsito nos diversos níveis escolares, Seffner e Schäffer (2002) ressaltam que podem ser abordados desde atividades simples e vivenciais até atividades que envolvem pesquisas e discussões sobre a relação entre violência no trânsito e cultura da masculinidade guerreira; os novos modos de circulação e relação com o trânsito (pedestres, ciclistas, motoristas em geral, passageiros, entre outros).

Outros itens que poderiam ser acrescentados referem-se à aprendizagem de leis e regras de trânsito; comportamentos adequados x inadequados, cidadania, direção defensiva, preservação do espaço público, atividades lúdicas como teatros, desenhos, redações, jogos que envolvem o tema, etc.

- “*Favorecer a compreensão da realidade e a participação social: que os alunos possam desenvolver a capacidade de posicionar – se diante das questões que interferem na vida coletiva, superar as indiferenças e intervir de forma responsável*” (PCN, 1998, p. 26).

O maior objetivo dos programas de Educação para o Trânsito consiste na formação de agentes, capazes de transformar o “jeitinho brasileiro” (arrumar uma maneira de se sair bem, mesmo estando em desvantagens) para atitudes, valores e comportamentos mais seguros, com a consciência de que cada indivíduo é peça fundamental para o funcionamento harmonioso no trânsito.

Sobre a desregulamentação e a desobediência às leis e normas de trânsito, Pinsky (2003, p. 45) revela que “o jeitinho brasileiro não são tão espontâneos e ingênuos, não são traços culturais ‘naturais’. São antes, manifestações de um grave fenômeno, que incluem conivência, clientelismo, tráfico de influências e, insisto, corrupção”.

Seffner e Schäffer (2002) ressaltam também que as diversas atividades que envolvem questões sobre o trânsito auxiliam os alunos a criarem uma cultura de trânsito seguro, bem

como a modificação de valores de uma concepção individualista do espaço público, impedindo a criação de estratégias de soluções que levem em conta os problemas coletivos: engarrafamentos, crescente número de veículos particulares em detrimento ao uso de transportes coletivos, desrespeito ao código de trânsito, entre outros.

Através destas argumentações precedentes, pode-se afirmar que o tema está voltado para a formação do indivíduo cidadão, crítico e participativo. No qual se justifica a necessidade de incluir este conteúdo como tema transversal e interdisciplinar, a serem trabalhados de forma integrada, sistematizada e contínua no decorrer de toda a escolaridade.

Além do que afirmam Seffner e Schäffer (2002, p. 18)

os vínculos da educação para o trânsito com a cidadania, com os direitos humanos e a ética, e as possibilidades de trabalhos interdisciplinares com essa temática asseguram-lhe um lugar de destaque no currículo, ainda mais se considerarmos que uma das características do progresso humano tem sido o aumento dos deslocamentos e migrações, seja no espaço intra-urbano, seja atravessando fronteiras, fazendo circular pessoas e mercadorias de maneira mais intensa do que em qualquer outro período histórico antecedente, com todos os problemas de circulação entre povos e países que isto acarreta.

Andrino (2001) revela que o conceito de Educação para o Trânsito necessita estar voltado prioritariamente ao professor, sendo este, elemento determinante das tendências e dos comportamentos sociais do jovem e da criança, na qual irá fundamentar a expressão racional e emocional do futuro condutor. Portanto, o estímulo, a valorização e a capacitação desse professor darão a garantia da perpetuação dos conceitos de segurança, cidadania e de vida, atingindo de forma eficaz a criança, amparado por profissionais conscientes e sensibilizados com a questão, irão mostrar-se como atuantes multiplicadores junto à família e à comunidade.

De acordo com Amaral (2001, p. 1):

a ementa e o conteúdo programático da matéria trânsito é muito extenso e como a matemática deve ser dosada e ensinada desde seus princípios básicos e elementares até o mais sofisticados e difíceis de entender. Começamos a ensinar a travessia na faixa de pedestre, a obediência ao sinal vermelho, e não ao conjunto de sinais e advertências são incluídos.

Portanto, a Educação para o Trânsito nas escolas visa a diminuir o grande envolvimento do escolar em acidentes, particularmente em atropelamentos. Tal processo de

aprendizagem implica atuação contínua, conscientizando-se de que as condutas ideais se fazem gradativamente e a longo prazo (PIRES, 1997).

2.4 Contribuições da teoria de Vygostky no processo ensino-aprendizagem e sua relação com o trânsito

Desde a infância, todas as pessoas estão sujeitas a uma série de encontros sociais, através dos quais desenvolvem-se diferentes tipos de relacionamentos: família, escola, trabalho, etc. A inserção ou não nesses diversos grupos vai depender diretamente da aceitação e aprendizado de regras de condutas, que envolvam direitos, deveres, costumes, leis, responsabilidades, enfim, padrões culturais do grupo ao qual pertence ou pretende entrar.

Castorina et al. (2002) relatam que a questão da relação entre os processos de desenvolvimento e de aprendizagem é central no pensamento de Vygotsky. Sua abordagem sócio-histórica considera o desdobramento filogenético (desenvolvimento da espécie humana); sociogenético (história dos grupos sociais); ontogenético (desenvolvimento do indivíduo) e microgenético (desenvolvimento de aspectos específicos do repertório psicológico dos sujeitos); os quais interagem na construção dos processos psicológicos.

Oliveira (1993, p. 26) aponta que Vygotsky dedicou-se, principalmente, ao estudo das funções psicológicas superiores ou processos mentais superiores, que podem ser compreendidos como “mecanismos psicológicos mais sofisticados (complexos), que são típicos do ser humano e que envolvem o controle consciente do comportamento, a ação intencional e a liberdade do indivíduo em relação às características do momento e do espaço presentes”.

Os processos mentais superiores permitem ao ser humano pensar em objetos ausentes, imaginar, planejar ações a serem desenvolvidas, de forma voluntária e intencional, se diferenciando dos mecanismos mais elementares como as ações reflexas, automatizadas ou associações simples entre eventos (OLIVEIRA, 1993).

Para Vygotsky (1998) e Freitas (1998), a internalização das formas culturais implica a utilização do conceito de mediação que compreende a adição de estímulos auxiliares para a resolução de problemas, envolvendo dois tipos distintos: instrumentos e signos.

Os instrumentos podem ser definidos como qualquer elemento externo interposto entre o trabalhador e o objeto de seu trabalho, voltados para fora do indivíduo; dessa forma, representa instrumentos materiais e concretos, nos quais foram construídos para atender a uma dada necessidade, função e ação concreta, sendo que o seu modo de utilização foi desenvolvido durante a história do trabalho coletivo. Portanto, é um objeto social e mediador da relação entre indivíduo e o mundo (OLIVEIRA, 1993 e VYGOTSKI¹, 1998).

Fazendo um paralelo com o trânsito, podemos observar que, ao longo da história da humanidade, o homem criou diversos instrumentos que foram introduzidos em sua cultura e compartilhados socialmente conforme suas necessidades, transformando a realidade externa. Tais instrumentos construídos pelo homem podem ser verificados no trânsito, através da construção de vias, calçadas, bicicletas, carroças, carros, ônibus coletivo, postes, semáforos, placas de sinalização, praças, viadutos, entre outros, visando facilitar o deslocamento tanto de pessoas como veículos, para atender diferentes interesses e necessidades tanto individuais como coletivas.

Em relação aos signos, estes atuam como instrumentos psicológicos, são elementos que representam ou expressam outros objetos, eventos ou situações. Sua função é a transformação da natureza da própria atividade, visando o controle de ações psicológicas, do comportamento e dos processos cognitivos da pessoa. Eles servem como meios auxiliares para solucionar um dado problema psicológico (lembrar, comparar, selecionar, relatar, etc), ou seja, é orientado para o próprio sujeito, age como um instrumento da atividade psicológica (OLIVEIRA, 1993 e VYGOTSKI, 1998).

Neste sentido, existem no trânsito várias marcas externas (signos) que auxiliam o homem em tarefas que exigem a presença das funções psicológicas superiores (memória, atenção, percepção, pensamento, linguagem, etc), como, por exemplo, o semáforo simbolizado por um equipamento que possui três cores: verde (siga em frente), amarela (atenção) e vermelha (pare), as quais são acionadas em tempos diferentes. Quando o sinal estiver vermelho, significa que o motorista deve parar o veículo e aguardar o sinal verde para, então, seguir em frente. Neste caso, o semáforo é um signo, pois exige do homem memória,

¹ Apresentamos a grafia do sobrenome de Lev Semeonovich Vygotsky, como (Vygotski,) conforme surgem nas obras citadas nesta pesquisa.

atenção, percepção, consciência, bem como conhecimento das cores do semáforo e sua função.

Dentre outros signos encontrados no trânsito, podemos destacar todas as placas de sinalizações: pare, faixa de pedestre, proibido virar à esquerda, proibido ultrapassar, etc. Segundo Oliveira (1993, p. 36), “os signos não se mantêm como marcas externas isoladas, referentes a objetos avulsos. Passam a ser signos compartilhados pelo conjunto dos membros do grupo social, permitindo a comunicação entre indivíduos e o aprimoramento da interação social”. Quando um indivíduo aprende, por exemplo, o significado das placas de trânsito, esse conceito, incorporado pelo sujeito e compartilhado com outras pessoas, passa a ser uma representação mental que serve como signo mediador na sua compreensão do mundo.

Vygotski (1998) aponta que a estrutura com signos requer um elo intermediário entre o estímulo e a resposta. Esse elo intermediário é composto pela mediação do outro, ou seja, pessoas, objetos, instrumentos, signos, como também os programas de Educação para o Trânsito. A função desses elos mediadores consiste em criar uma nova relação entre S (estímulo) e R (resposta), que não é direta, mas mediada por lembranças, avisos, etc, que age sobre o indivíduo e não sobre o ambiente, conferindo à operação psicológica formas qualitativamente novas e superiores, possibilitando ao homem, com o auxílio de estímulos extrínsecos, controlar seu próprio comportamento.

É importante ressaltar que, para Vygotski (1998), há uma diferença essencial entre signo e instrumento e a base da divergência real entre as duas linhas, consiste nas diferentes maneiras com que eles orientam o comportamento humano. O autor aponta que:

a função do instrumento é servir como um condutor da influência humana sobre o objeto da atividade; ele é orientado *externamente*; deve necessariamente levar a mudanças nos objetos. Constitui um meio pelo qual a atividade humana externa é dirigida para o controle e domínio da natureza. O signo por outro lado, não modifica em nada o objeto da operação psicológica. Constitui um meio da atividade interna dirigido para o controle do próprio indivíduo; o signo é orientado *internamente*. Essas atividades são tão diferentes uma da outra, que a natureza dos meios por elas utilizados não pode ser a mesma (p. 72-73).

Portanto, o processo de internalização é visto como a reconstrução interna de uma operação externa, tendo como base as operações com signos. Nesse sentido, todas as funções no desenvolvimento da criança aparecem duas vezes: primeiro, no nível social, e, depois no

nível individual, como também inicia entre as pessoas - interpsicológico, e, depois, no interior da criança – intrapsicológica (VYGOTSKI, 1998).

Castorina et al. (2002) comentam que para Vygotsky, a aprendizagem está relacionada ao desenvolvimento desde o início da vida humana, sendo um processo de desenvolvimento das funções psicológicas culturalmente organizadas e especificamente humanas. Assim, desenvolvimento e aprendizagem são processos intimamente relacionados, porém não coincidem, ou seja, ao dar um passo no aprendizado, a criança dá dois no desenvolvimento. É importante mencionar que o aprendizado adequadamente organizado resulta ou ainda, movimenta o processo de desenvolvimento.

A concepção de ensino-aprendizagem (termo russo *obuchenie*) inclui dois aspectos relevantes: a presença do outro social que pode se manifestar por meio de objetos, da organização do ambiente, dos significados que empregam os elementos do mundo cultural que rodeia o indivíduo e também a presença de um educador fisicamente presente: pais, amigos, professores, etc (CASTORINA et al. 2002).

Vygotski (1998), Ferreira (2000) e Castorina et al. (2002) informam que a criança chega à escola com uma “bagagem”, ou seja, conhecimento informal (espontâneo), por meio da imersão do sujeito em situações da vida cultural. É na escola que o processo intencional de ensino-aprendizagem ocorre, pois ela é uma instituição criada pela sociedade letrada para transmitir determinados conhecimentos e formas de ação no mundo, sua finalidade envolve, por definição, processos de intervenção que conduzem ao aprendizado, ou seja, elaboração dos conhecimentos científicos sistematizados.

Portanto, o aprendizado escolar tem um papel decisivo na conscientização da criança, pois a consciência reflexiva chega à criança através dos conhecimentos científicos e depois transferem aos conceitos cotidianos. Esses dois processos (espontâneo e científico) se relacionam e influenciam constantemente, fazendo parte do desenvolvimento e formação de conceitos (FREITAS, 2000).

Vale ressaltar que o professor ou facilitador deve estar atento para os níveis de desenvolvimento em que se encontram as crianças (alunos), podendo proporcionar-lhes, desta forma, um processo de aprendizagem mais efetivo.

De acordo com Vygotski (1998) e Palangana (1998), há dois níveis de desenvolvimento. O primeiro é denominado de nível de desenvolvimento real ou afetivo, que compreende as funções mentais da criança que se estabeleceram como resultado de determinados ciclos de desenvolvimento já completados. O segundo é o nível de desenvolvimento potencial, caracterizado pelos problemas que a criança consegue resolver com o auxílio de pessoas mais experientes. Desta forma, existe, uma zona de desenvolvimento proximal que se refere à distância entre o nível de desenvolvimento real (a criança faz sozinha) e o nível de desenvolvimento potencial (solução de problemas sob a orientação de adultos ou companheiros mais capazes).

Para tanto, Vasconcellos (2000) afirma que o professor deve ter clareza dos objetivos que pretende atingir com seu trabalho e ter uma clara definição sobre seu papel, saber para que ele deve existir (ou não). Devendo este, desenvolver capacidades de desafiar, de provocar, de contagiar, de despertar o desejo, o interesse, a vida no aluno, a fim de que possa se dar a interação educativa e a construção do conhecimento, bem como a instrumentalização, de forma que o educando possa continuar autonomamente a elaboração do conhecimento. Deverá agir como “facilitador das relações” e problematizador das situações.

2.5. Psicologia do Trânsito

Dentre as diversas áreas da ciência que se preocupam com a Educação para o Trânsito, podemos destacar a Psicologia do Trânsito que investiga, analisa e estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos de deslocamentos individual ou coletivo (motorizado ou não) em função de um conjunto de normas, regras, leis ou convenções que visam garantir a segurança e a integridade daqueles que se locomovem tanto em ambiente natural quanto construído (SPAGNHOL, 1985; ROZESTRATEN, 1988; SILVA, 2003).

O CFP - Conselho Federal de Psicologia (2000, p. 10) também traz outro conceito de Psicologia do Trânsito referindo:

[...] a uma área de aplicação da Psicologia Ambiental e Psicologia Social que, por meio de métodos científicos, estuda o comportamento do homem no ambiente do trânsito, sua multideterminação no contexto no qual está inserido e sua correlação com os fatores sociais, políticos, econômicos e estruturais que influenciam o sistema de funcionamento, gestão, organização e fiscalização desse trânsito [...]

Os principais objetivos da atuação do psicólogo do trânsito são: estudar e realizar pesquisas científicas no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados aos problemas do trânsito, bem como desenvolver ações sócio-educativas com pedestres, ciclistas, condutores infratores e outros usuários da via, professores dos diferentes níveis de ensino, entre outros; elaboração e implantação de programas de saúde, educação e segurança no trânsito; participar de equipes multiprofissionais no planejamento e realização das políticas de segurança para o trânsito; desenvolver estudos de campo e em laboratórios, do comportamento individual e coletivo em diferentes situações no trânsito para sugerir medidas preventivas, entre outros (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000).

Percebe-se, que a Psicologia do Trânsito, dentre outras causas, demorou em se firmar como área efetiva de atuação do psicólogo, devido à não-consciência de que toda participação no trânsito é comportamento e que, portanto pode, e deve ser estudada cientificamente.

Portanto, a Psicologia tem muito que contribuir para a Educação para o Trânsito, auxiliando na conscientização e mudanças efetivas de hábitos, atitudes e comportamentos no trânsito; na resolução de problemas psicossociais vividos no trânsito como também as decorrentes alterações psicológicas e psicossociais da sociedade, promovendo assim, uma melhor qualidade de vida no trânsito.

3 METODOLOGIA

3.1 Participantes

Participaram do estudo 5 (cinco) organizadores dos Programas de Educação para o Trânsito, sendo 3 (três) da polícia militar e 2 (dois) da Emdurb. Os participantes são de ambos os sexos, entre 31 a 46 anos de idade, nos quais trabalham nestes programas entre 2 a 10 anos e que também ocupam funções de sargento, cabo e agente administrativo.

3.2 Local

As entrevistas foram realizadas na própria instituição participante, ou seja, no 4.º Batalhão da Polícia Militar e na Emdurb – Setor de Educação para o Trânsito, situados na cidade de Bauru/SP.

3.3 Instrumento de pesquisa

Foram utilizados como instrumento de pesquisa documentos arquivados nas instituições pesquisadas, bem como entrevista com roteiro previamente elaborado (anexo 1), sendo feitas outras perguntas quando necessário visando à ampliação e/ou compreensão das respostas. Segundo Freitas (2002, p. 7) “na entrevista é o sujeito que se expressa, mas sua voz carrega o tom de outras vozes, refletindo a realidade de seu grupo, gênero, etnia, classe, momento histórico e social”.

3.5 Método

Este estudo pautou-se em uma abordagem qualitativa com enfoque sócio-histórico, tendo as idéias de Vygotsky o ponto central para análise e discussões do tema. De acordo com Freitas (1998), a teoria vygotskiana tem caráter sócio-histórico, pois envolve a supremacia do comportamento sócio-cultural sobre o biológico natural, defendendo a idéia de que as fontes de desenvolvimento psicológico não se encontram somente no indivíduo, mas principalmente no sistema de comunicação e de relações sociais que estabelece com outras pessoas. Neste processo, há uma dialética entre a história do indivíduo e a história da humanidade.

Freitas (2002, p. 6) salienta que “trabalhar com a pesquisa qualitativa numa abordagem sócio-histórica consiste pois, numa preocupação de compreender os eventos investigados, descrevendo-os e procurando as suas possíveis relações, integrando o individual com o social.

Quanto ao objetivo da pesquisa, este estudo classifica-se como pesquisa descritiva-exploratória. Segundo Gil (2002, p. 42) “as pesquisas descritivas são, juntamente com as exploratórias, as que habitualmente realizam os pesquisadores sociais preocupados com a atuação prática”, e descrevem as características de um determinado grupo, nível de atendimento dos órgãos públicos de uma comunidade, entre outros fenômenos, também proporcionam maior familiaridade com o problema, com o intuito de torná-lo mais explícito, ou seja, aprimora as idéias ou as descobertas de intuições.

Em relação aos procedimentos técnicos utilizados, pode se afirmar que a pesquisa classifica-se como pesquisa documental, pois se vale de um material que ainda não receberam um tratamento analítico, conhecido como documento de “primeira mão”, nos quais são encontrados em arquivos de órgãos públicos ou instituições privadas (GIL, 2002).

3.6 Procedimento

Como aporte teórico-prático, foram estudadas as obras de Vygotsky, bem como a revisão literária de alguns autores como Vasconcelos (1985); Rozestraten (1988) Novo Código de Trânsito (1997); Ministério da Educação – PCN (1997); Pires (1997); Amaral (2001); Andradino (2001); Kutianski (2001) e Silva (2003); Filipouski et al. (2002); entre outros.

Primeiramente, foram determinados os objetivos da pesquisa e elaborado um plano de trabalho. Após esta etapa, a pesquisadora estabeleceu um contato pessoal com os participantes, explicando-lhes os objetivos, ocasião em que foi informado sobre a necessidade de gravar o depoimento em fitas-cassete, para que a posterior transcrição fosse a mais fidedigna possível. Depois foi marcado o dia, local e horário das entrevistas.

Conforme o combinado, as entrevistas foram realizadas na própria instituição participante. Logo em seguida, da anuência dos participantes, foi assinado o termo de

consentimento (anexo 2) e realizada a entrevista individual com os participantes, durando em média 40 minutos.

3.7 Análise dos dados

Os dados foram analisados qualitativamente e organizados em forma de tabela.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

As descrições dos programas de Educação para o Trânsito foram realizadas por meio de entrevistas gravadas e complementadas com documentos fornecidos pelas instituições participantes, nas quais foram organizadas em forma de tabelas.

As entrevistas buscaram identificar aspectos dos programas relacionados ao seu início, necessidade, público-alvo, objetivo, características, atividades realizadas, resultados, limitações/ dificuldades, importância particular, nível de satisfação e aceitação dos participantes, como também verificou o conceito de trânsito relatado pelos participantes.

Dos cinco programas descritos, três pertencem à polícia militar que são o Teatro de Fantoches, Cidade Mirim e Educação para o Trânsito. Os outros dois programas são coordenados pela Emdurb conhecidos como Programa Kalimera e Emdurb no Bosque.

6.1. Programas de Educação para o trânsito realizado pela polícia militar.

TABELA 1. Descrição do Programa Teatro de Fantoches

PROGRAMA TEATRO DE FANTOCHES
CONCEITO DE TRÂNSITO
É um vai-e-vem de pessoas e veículos, no qual todos têm que obedecer a regras, pois a não obediência implicará em prejuízos para muitas outras pessoas.
INÍCIO
1999
NECESSIDADE
Mostrar para as crianças de forma lúdica, como se comportar no trânsito, pois muitos dos acidentes de trânsito são provocados pelas crianças que atravessam a rua sem se preocupar, e influenciada pela televisão, desenhos animados e o pensamento mágico próprio da idade, acreditam que como nos desenhos nada acontece de ruim com os personagens, também nada ocorrerá com ela, ou seja, no final sempre acaba tudo bem. Uma outra necessidade levantada é que a sociedade precisa de informações, pois crianças e adultos são vítimas de acidentes de trânsito.
PÚBLICO ALVO
Crianças de 3 a 6 anos, matriculadas na educação infantil tanto de escola particular como pública.
OBJETIVO
Transmitir conhecimentos básicos no trânsito, visando reduzir atropelamentos envolvendo o público alvo.
CARACTERÍSTICAS
O Programa foi desenvolvido através de uma parceria entre a Polícia Militar, Emdurb e UNESP,

<p>onde os conhecimentos básicos sobre trânsito são transmitidos através de 4 personagens (bonecos de fantoches) e um palco de apresentações que é um ônibus que tem características de um veículo com placas e setas. Os bonequinhos são policiais do trânsito. O teatro se desenvolve num diálogo entre a suposta criança e o policial, com perguntas relacionadas com o dia-a-dia da criança, como atravessar a rua na faixa de pedestre olhando para os dois lados, estar atenta às cores do semáforo, crianças só podem andar no banco de trás do veículo com cinto de segurança, como deve se comportar no ônibus, entre outros.</p> <p>O teatro possui caráter educativo, preventivo e lúdico, no qual é adaptado de acordo com as peculiaridades, ou seja, realidade de cada grupo de crianças, como idade, bairro em que mora, nível sócio-econômico, a convivência da criança com o trânsito, entre outros.</p>
ATIVIDADES REALIZADAS
<p>O teatro de fantoches é realizado em uma única vez por cada grupo de crianças. Por mês, o programa realiza duas apresentações nas escolas, sendo que na escola onde foi apresentada neste ano, provavelmente se ela não solicitar não haverá apresentações de teatros no próximo ano, devido a demanda ser grande.</p>
RESULTADOS
<p>Poderiam ser medidos pelo número de crianças envolvidas em acidentes, mas isto é a longo prazo, o que tem percebido é que todas as crianças de Bauru, já tiveram alguma aula de trânsito com a polícia militar. Observa-se que as crianças, além de gostarem, participam ativamente dos teatros, discutem o assunto com os professores em sala de aula e, muitas vezes, os pais comentam que os filhos fazem correções quando estes desobedecem às leis do trânsito.</p>
LIMITAÇÕES/DIFICULDADES
<p>Os policiais, além de trabalharem no policiamento, nas folgas têm essa função a mais de trabalhar no teatro ou em outros projetos educacionais. E, devido a poucas pessoas trabalhando nos programas, não se consegue atender a um número maior de crianças. Outra limitação está relacionada à questão de verbas, quando os bonecos se deterioram com o tempo, é muito difícil conseguir patrocínio para consertar os bonecos ou o próprio palco que é um ônibus.</p>
MUDANÇAS IMPORTANTES
<p>Ter um grupo de policiais responsáveis pela elaboração e execução dos teatros, com tempo disponível, bem como uma maior participação da comunidade, pessoas que estivessem interessadas em trabalhar para melhorar o trânsito.</p>
IMPORTÂNCIA PARTICULAR
<p>Realização ao ver uma boa aceitação por parte das crianças, que fazem comentários a respeito do comportamento seguro no trânsito sendo praticando por elas.</p>
GRAU DE ACEITAÇÃO/SATISFAÇÃO
<p>Nota-se que as crianças aderiram e tiveram uma participação ativa e integrativa com os fantoches.</p>

TABELA 2. Descrição do Programa Cidade Mirim

PROGRAMA CIDADE MIRIM
CONCEITO DE TRÂNSITO
<p>É uma loucura porque existem vários condutores que não têm responsabilidade, falta-lhes a consciência de conduzir o carro corretamente, podendo resultar em acidentes. Este despreparo é atribuído à falta de informação e formação na aquisição da carteira de motorista. Portanto, notam-se inúmeros condutores dirigindo de qualquer jeito, apresentando impaciência e descontrole emocional no trânsito.</p>
INÍCIO
1993

NECESSIDADE
<p>Devido à ocorrência de muitos acidentes de trânsito, inicialmente foram realizadas palestras, bloqueios de trânsito, fiscalização, orientação em empresas. Outra necessidade se dá pelo fato que, geralmente, nos bairros, o trânsito é tranquilo e a criança brinca na rua e os pais só explicam para os filhos que brincar na rua é perigoso, mas não explicam o perigo e, em uma situação destas, a criança não sabe o que deve fazer. E de um tempo para cá, está havendo muito atropelamento em bairros com crianças. E devido à faixa etária que o programa atende 7-10 anos, seria necessário não só fazer palestras, mas também fazer algo que a criança poderia colocar em prática, assimilar melhor a teoria, surgindo a necessidade de criar uma cidade mirim para que as crianças pudessem fazer o percurso do trânsito.</p>
PÚBLICO ALVO
<p>Crianças de 7 a 10 anos, pertencentes às escolas municipais, estaduais e particulares. Por mês são atendidas 2 a 3 escolas; em cada dia, atende-se a cerca de 60 a 80 crianças. Quando se tem um evento, como a Semana do Trânsito (setembro), onde há uma procura maior das escolas, chega-se em torno de 500 crianças atendidas. Calcula-se que, por ano, são aproximadamente 60 escolas atendidas pelo programa.</p>
OBJETIVO
<p>Orientar e transmitir às crianças noções básicas sobre o comportamento correto na via pública, em especial no tocante à condução de bicicletas.</p>
CARACTERÍSTICAS
<p>O Programa é desenvolvido através de uma mini cidade pintada sobre uma lona, contendo ruas, avenidas, com imóveis imitando prédios comerciais, escolas, repartições públicas, etc, compostas também de sinalização e semáforo, sendo as apresentações realizadas nas escolas.</p> <p>As bicicletas são utilizadas pelas crianças para circular dentro da cidade e que ao transitar pela lona, devem obedecer à sinalização: placa pare, semáforo, sentido proibido. Quando a criança entra, os policiais apitam e falam que ela poderá ser multada se desobedecer às leis do trânsito e, dessa forma, as crianças vão aprendendo de forma interativa e participativa.</p>
ATIVIDADES REALIZADAS
<p>Primeiro é realizada uma palestra, informando aos alunos como conduzir a bicicleta na via, como andar e atravessá-la. Depois as crianças são levadas para a cidade mirim (pátio da escola) para colocar em prática tudo aquilo que foi falado na palestra. Os policiais geralmente trabalham em dois e eles convidam cinco crianças e vão mostrando todo o percurso a pé, bem como as sinalizações de trânsito. Após terem explicado, as crianças pegam as bicicletas e fazem o percurso, procurando obedecer à sinalização.</p>
RESULTADOS
<p>Satisfatório, pois se percebe que, em outras atividades envolvendo o trânsito, as crianças já conhecem um pouco sobre as sinalizações e como devem se comportar. Nota-se uma evolução dos conceitos aprendidos.</p>
LIMITAÇÕES/DIFICULDADES
<p>Muitas escolas não respeitam o critério de escolha de idade das crianças para participar do programa, trazem crianças menores de 7 anos, dificultando o andamento das atividades, pois as atividades exigem um amadurecimento. Uma outra limitação é a questão de verbas financeiras para construir uma cidade mirim maior.</p>
MUDANÇAS IMPORTANTES
<p>Apesar do programa já estar bem estruturado, a batalha futura é construir uma cidade mirim fixa com ruas mais largas, com boxe, possibilitando atender a uma demanda maior de crianças.</p>
IMPORTÂNCIA PARTICULAR
<p>É muito importante, pois você pega uma criança de 7 anos hoje e, no próximo ano, você indo à escola novamente, vai “incutindo” na cabeça dela que o trânsito é perigoso e ela deve estar ciente de que se ela não conduzir uma bicicleta direito ou não atravessar adequadamente poderá vir até sofrer um acidente fatal.</p>
GRAU DE ACEITAÇÃO/SATISFAÇÃO

Aceitação boa das crianças, dos professores; até mesmo os próprios policiais, quando começam a lidar com as crianças, se envolvem bastante.

TABELA 3. Descrição do Programa de Educação para o Trânsito nas Escolas

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS
CONCEITO DE TRÂNSITO
Num conceito técnico é usar as vias públicas para a circulação, já entrando nas questões mais práticas, trânsito é a circulação de veículos e pedestres de forma pacífica dividindo espaços e respeitando um ao outro.
INÍCIO
2002
NECESSIDADE
Devido ao alto índice de acidentes de trânsito na comunidade e a procura deste programa pelas empresas devido a vários acidentes de trânsito ou infrações de leis envolvendo seus colaboradores.
PÚBLICO ALVO
Crianças das terceiras e quartas séries do ensino fundamental, compreendendo uma faixa etária entre 9 e 11 anos, sendo aplicado atualmente em todas as escolas da rede municipal de ensino.
OBJETIVO
Promover o desenvolvimento da criança nos assuntos relacionados a trânsito, visando sempre o respeito a legislação do trânsito quer como pedestre ou como motorista do futuro.
CARACTERÍSTICAS
Foi desenvolvido em parceria com a UNESP, contendo 16 lições para aplicação em um semestre sobre assuntos relacionados ao trânsito, abordando o respeito a legislação do trânsito quer como pedestre ou como motorista do futuro.
ATIVIDADES REALIZADAS
Palestras expositivas com transparências, exercícios de dinâmicas, vídeos, quadros com exposição de fotos.
RESULTADOS
Mudança de comportamento e principalmente redução do número de acidentes de trânsito.
LIMITAÇÕES/DIFICULDADES
Meios, ou seja, pouco material para trabalharmos nas palestras, como, por exemplo, temos só um retroprojeto e falta também à atualização de meios, pois as fotos que estão no folder são de 4 anos atrás, deveríamos ter verbas para fazer outras imagens mais atuais e, por último, a dificuldade em divulgar o trabalho, tem-se pouco apoio da mídia.
MUDANÇAS IMPORTANTES
Apoio da comunidade
IMPORTÂNCIA PARTICULAR
Satisfação profissional de verdadeiro dever cumprido e com estas palestras a sociedade é a que mais ganha, pois no mínimo que seja a redução de acidentes, é um a menos, a sociedade ganha no total, melhorando a qualidade de vida.
GRAU DE ACEITAÇÃO/SATISFAÇÃO
Aproximadamente 95% das pessoas gostam muito e são participativos.

6.2 Programas de Educação para o trânsito realizado pela EMDURB.

TABELA 4. Descrição do Programa “Emdurb no Bosque”

PROGRAMA EMDURB NO BOSQUE
CONCEITO DE TRÂNSITO
Movimento de veículos, pessoas, animais e cargas.
INÍCIO
1999
NECESSIDADE
Preservação de vidas, com minimização do número de vítimas em acidentes de trânsito, além da diretriz nacional de educação no trânsito.
PÚBLICO ALVO
É direcionado para crianças da educação infantil em escolas municipais e algumas particulares. Aproximadamente 1.500 crianças são atendidas.
OBJETIVO
Sensibilizar os usuários do sistema trânsito e também dos futuros condutores quanto à necessidade de obedecer às leis de trânsito vigentes, além do respeito aos semelhantes. Com estes programas, espera-se que os números de acidentes e infrações de trânsito diminuam.
CARACTERÍSTICAS
As crianças são conduzidas de ônibus da escola até ao bosque da cidade. No próprio ônibus, há uma apresentação de teatro interativo com as crianças e dois monitores: um deles representa o papel de uma menina sapeca e o outro faz um menino que é bonzinho, ou seja, tem um comportamento no trânsito. O teatro prossegue com o diálogo entre os dois personagens, o menino dá orientações à menina de como se deve comportar no ônibus: não colocar a mão para fora, não rabiscar, preservar o ônibus, o banco preferencial é para o idoso, etc. Depois, em cada ponto de parada do ônibus, sobem três personagens: idoso, gestante e deficiente físico, com o intuito de mostrar para a criança que aquelas pessoas têm prioridade no banco e que deve ceder o assento para eles. Chegando ao bosque as crianças são recepcionadas, normalmente é apresentado o teatro de fantoche que é feito sempre que possível junto com a polícia militar. O passeio no bosque tem duração de 1h30min. Também são realizados jogos de memória com as placas de sinalização, atividades de limpeza pública e de recicláveis.
ATIVIDADES REALIZADAS
Teatros, brincadeiras, jogos, passeio com o ônibus.
RESULTADOS
Tem-se resultado de imediato, observado nas saídas da escola, nas quais muitas crianças respeitam a calçada, faixa de pedestre, inclusive muitas chegam a corrigir os pais quando transgridem uma lei do trânsito. E, a longo prazo, acredita-se que a criança está em fase de desenvolvimento e em formação humana, e tendo este conhecimento sobre o trânsito desde a infância possibilitará ser um motorista mais consciente no amanhã.
LIMITAÇÕES/DIFICULDADES
Necessidade de espaço próprio e adequado para as atividades do setor, como um prédio com ambiente fechado e aberto para montar um sistema viário pequeno onde se possam realizar brincadeiras, jogos sobre o trânsito. Também necessidade de ônibus para transportar os alunos e demais participantes das atividades.
MUDANÇAS IMPORTANTES
Está bem estruturado, mas deveria ter constantes avaliações sobre as atividades desenvolvidas, pois estas são freqüentemente alteradas, visando a uma melhor adaptação ao público alvo (alterações nas dinâmicas de grupo, brincadeiras, teatro e demais atividades), ou ainda ter avaliações sobre a eficácia do programa.
IMPORTÂNCIA PARTICULAR

Satisfação de estar vendo a criança ter um comportamento mais seguro, a oportunidade de estar dando um futuro melhor para estas crianças, através da valorização à vida.
GRAU DE ACEITAÇÃO/SATISFAÇÃO
Nota-se que as crianças gostam e participam bastante das atividades.

TABELA 5. Descrição do Programa “Kalimera”

PROGRAMA KALIMERA
CONCEITO DE TRÂNSITO
Movimento de veículos, pessoas, animais e cargas.
INÍCIO
2001
NECESSIDADE
Preservação de vidas, com minimização do número de vítimas em acidentes de trânsito, além da diretiz nacional de educação no trânsito.
PÚBLICO ALVO
Por ano são atendidas aproximadamente 4.200 crianças da educação infantil e da 1ª a 4ª série do Ensino Fundamental em escolas municipais e algumas particulares.
OBJETIVO
Sensibilizar os usuários do sistema de trânsito e também dos futuros condutores quanto à necessidade de obediência às leis de trânsito vigentes, além do respeito aos semelhantes. Com estes programas, esperamos que o número de acidentes e infrações de trânsito diminuam.
CARACTERÍSTICAS
<p>O programa consiste na distribuição de um livro pedagógico “Educando para o trânsito” da editora Kalimera, para cada aluno, de acordo com a série do Ensino Fundamental e Educação Infantil.</p> <p>Também são feitas reuniões bimestrais com carga horária de quatro horas, realizadas pela editora Kalimera, juntamente com dois pedagogos e professores das escolas atendidas pelo programa, nas quais são realizados exercícios de dinâmica de grupo, proporcionando uma atualização do que os professores precisam; esclarecem-se dúvidas sobre o livro, com o intuito de tentar solucionar ou meios/formas de estar aplicando o livro de uma maneira mais fácil, ou seja, estas reuniões se constituem como um espaço de reflexões sobre as questões do trânsito e como trabalhar este tema em sala de aula com os alunos.</p> <p>O professor, ao usar o livro na sala de aula, deve ser flexível, ou seja, adaptar o livro para realidade do aluno, do local, da região, aplicando de forma mais conveniente tanto para ele como para os alunos.</p>
ATIVIDADES REALIZADAS
Exercícios de dinâmica de grupo, palestras, reuniões com os professores e atividades com os alunos através do livro pedagógico.
RESULTADOS
Mudança de comportamento no trânsito e conscientização de futuros motoristas. E, embora nem todos os professores estejam motivados para discutir este tema em sala de aula, a maioria deles gosta e acha importantes tais atividades.
LIMITAÇÕES/DIFICULDADES
Falta de apoio e participação dos professores, direção da escola e pais.
MUDANÇAS IMPORTANTES
Está bem estruturado, mas deveria ter mais participação dos professores, da direção, da administração e da família. Também deveria haver constantes avaliações sobre as atividades desenvolvidas, pois estas são freqüentemente alteradas, visando a uma melhor adaptação ao público alvo (alterações nas dinâmicas de grupo, brincadeiras, teatro e demais atividades), ou ainda ter avaliações sobre a eficácia do programa.

IMPORTÂNCIA PARTICULAR
Satisfação de estar vendo a criança ter um comportamento mais seguro, a oportunidade de estar dando um futuro melhor para elas, através da valorização à vida.
GRAU DE ACEITAÇÃO/SATISFAÇÃO
As crianças estão aprendendo a se comportar no trânsito e utilizam os livros, discutem com os pais e professores sobre essas questões. E os professores aceitaram bem esta proposta.

Através dos resultados obtidos, pôde-se notar que, de modo geral, a definição de trânsito é vista pelos entrevistados pela sua problemática e pelo conceito técnico, prático, social e econômico, quando relatam que é de utilidade pública, proporcionando a circulação humana e veículos motorizados ou não, podendo ser de forma pacífica, dividindo espaços e respeitando um ao outro, como também pode ser visto como um caos, devido ao grande número de veículos, sendo este um componente que dá condições para que o homem revele sua loucura, irresponsabilidade, impaciência, descontrole emocional, falta de consciência e despreparo para a aquisição da carteira de motorista, surgindo, daí, os acidentes.

Também foi mencionado que esta dinâmica do trânsito contribui de forma positiva para o desenvolvimento econômico do país, porém é vista também de forma negativa, pois é o que mais ceifa vidas humanas, acarretando em sérios prejuízos para a sociedade. Dessa forma, é fundamental que as leis e normas de trânsito sejam respeitadas por todos os usuários das vias públicas.

Sobre a problemática do trânsito, Vasconcellos (1994) salienta que, nos países em desenvolvimento, os acidentes de trânsito se tornaram, em alguns casos, fatos mais graves do que doenças, afetando toda a população. Também Queiroz (2000) acrescenta que os acidentes de trânsito acarretam para a vítima: perdas físicas, sociais, psicológicas, financeiras, familiares, de locomoções, profissionais e para a sociedade: gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários etc.

Rozestraten e Dotta (1996) apontam que os problemas de trânsito no Brasil giram em torno de dois aspectos fundamentais: despreparo dos condutores e comportamento. Quando a pessoa é habilitada de forma precária ou com conhecimentos insuficientes, tendo em vista, a exigência e complexidade do trânsito moderno, ela se transforma em um cidadão turbulento e perigoso, passando a dirigir não um carro, mas um tanque de guerra.

Os autores referidos afirmam que “as auto-escolas na sua grande maioria apenas ensinam a dirigir de forma muito precária, mas não ensinam a evitar acidentes. O aprendizado praticamente se resume na realização de voltas pela cidade” p. 82. No que se refere ao comportamento humano, é preciso que haja uma fiscalização mais rígida quanto às normas e regras de trânsito, visando a assegurar um comportamento adequado e seguro no trânsito.

Quanto às descrições dos programas de Educação para o Trânsito, que possuem caráter preventivo e educativo, verifica-se que desde 1993, já existiam atividades deste tipo em forma apenas de palestras, mas, efetivamente os programas surgiram em 1995. Dessa forma, nota-se que o início destes programas pode ser considerado recentes e parece ter consolidado com a aprovação da Lei 9.053 de 23 de setembro de 1997, Art. 74, do Capítulo V e Art. 76, presentes no Novo Código de Trânsito Brasileiro revisado em 1998.

Bertotto (2002) salienta que os projetos de Educação para o Trânsito apresentam-se como um desafio para a sociedade, por ser um tema novo e instigante.

As necessidades que levaram à implantação de tais programas foram apontadas pelo crescente número de acidentes de trânsito envolvendo crianças, preservação de vidas, melhora do nível de segurança, redução dos prejuízos decorrentes de um acidente de trânsito, além da diretriz nacional de educação no trânsito. Os entrevistados também perceberam que só as palestras não permitem uma assimilação e incorporação de comportamentos seguros no trânsito, necessitando, portanto, de programas que atendam os requisitos: teoria, prática, vivência e conscientização.

É bastante significativa a quantidade de crianças atendidas pelos programas, como pode ser visto nos dados estatísticos; por ano atendem aproximadamente: Teatro de Fantoques (1.700 crianças), Cidade Mirim (500 crianças), Educação para o Trânsito (600 crianças) e Emdurb no bosque (1.500 crianças), Kalimera (4.200 crianças).

Em relação à metodologia empregada nos programas, estas são bastante diversificadas, e estão de acordo com cada faixa etária, nível sócio-econômico e a convivência das crianças com o trânsito.

As atividades realizadas através dos Programas Teatro de Fantoche, Cidade Mirim, Educação para o Trânsito, Emdurb no bosque e Kalimera, atendem as crianças desde a Educação Infantil ao Ensino Fundamental de escolas públicas e particulares, assim como outras instituições quando solicitada. Utiliza-se de uma metodologia apropriada para cada faixa etária. Para as crianças de 3 a 6 anos, são realizadas atividades lúdicas: teatro, brincadeiras e jogos; já para as crianças de 7 a 10 anos, são feitas palestras, vivências e atividades concretas, ou seja, reproduzem situações de trânsito do cotidiano como cruzamentos, respeito pelas leis do trânsito, atravessar a rua, conduzir corretamente uma bicicleta, valor à vida, etc.

Filho (2002, p. 62) relata que

“um jeito de ajudar as crianças a entenderem o mundo nas interações que com ele estabelecem – por livre e espontânea vontade ou a reboque do outro, seja esse outro seus pais, professores, ou as leis de uma cidade ou de um país – é interferir nesse jogo simbólico, brincando junto com elas [...]

O autor também sugere a produção de jogos-de-trilha, memória e dominós referentes ao tema trânsito, com o propósito de explorar e discutir os sinais, os símbolos e as imagens contidas nas placas, e o que elas representam para a segurança das pessoas. E, ao trabalhar com as regras do próprio jogo, possibilita também fazer um paralelo com as regras do trânsito: atenção, concentração, a espera de sua vez de jogar e a do colega, a frustração quando perde o jogo, entre outros.

Vygotski (1998, p. 37) menciona que

no momento em que as crianças desenvolvem um método de comportamento para guiarem a si mesmas, o qual tinha sido usado previamente em relação a outra pessoa, e quando elas organizam sua própria atividade de acordo com uma forma social de comportamento, conseguem, com sucesso, impor a si mesmas uma atitude social.

Nesta perspectiva sócio-histórica, pode-se afirmar que os programas de Educação para o Trânsito têm a função de mediadores, pois transmitem às crianças padrões culturais do grupo ao qual pertence ou pretende entrar, permitem conhecer os instrumentos e signos contidos no trânsito (placas, semáforos, sinalizações, vias, entre outros), bem como refletem e discutem sobre o respeito à vida e modos de transitar seguros, seja na função de pedestre,

ciclista ou futuro motorista, com o intuito de formar cidadãos conscientes e uma cultura que valorize o trânsito como um espaço de cidadania e encontros sociais.

Kehrwald (2002, p. 113) relata que “ao transitar, isto é, ao movimentar-nos pela cidade e pelos locais que freqüentamos, estamos constantemente sendo estimulados à leitura de imagens, de símbolos e de signos”, o que torna possível, nesse aspecto, haver uma mediação entre o sujeito e o objeto.

Sabemos que as crianças são um grupo de risco, visto pertencerem a um círculo de pessoas que estão mais vulneráveis e propensas a ocorrências de acidentes, pois têm pouca noção de risco, tempo, espaço, velocidade, ou seja, vivem num mundo simbólico, como nos desenhos animados, cheio de fantasias e de poder, onde tudo acaba bem. Neste sentido, Vygotski (1998) relata que a criança em idade pré-escolar envolve-se num mundo mágico e ilusório, na qual os seus desejos não realizáveis podem ser realizados, através da imaginação, que é um processo psicológico novo para a criança.

Nos objetivos que norteiam os programas de Educação para o Trânsito, observa-se uma preocupação quanto a sensibilizar e formar uma nova consciência, visando ao comportamento seguro, o respeito ao outro, à vida e à legislação quer como pedestre, ciclista ou futuro motorista; aproximação entre a polícia militar e a comunidade, educar para a cidadania e colaborar para o aprimoramento da qualidade de vida da comunidade e na diminuição de acidentes e danos envolvendo criança.

Segundo Seffner e Schäffer (2002), o propósito da Educação para o Trânsito consiste em educar para a compreensão dos procedimentos envolvidos no processo de circulação de pessoas e automóveis, e pode se desenvolver em múltiplos enfoques através de atividades que preparam pessoas para modos seguros e corretos de circulação.

Kehrwald (2002, p. 123) aponta que

a Educação para o trânsito, baseadas em ações pedagógicas, investe em um projeto educativo com o intuito de semear a transformação de uma cultura, onde o transitar egoísta e desatencioso ceda lugar para o movimentar-se consciente e respeitoso, seja nos espaços públicos ou privados.

Quanto aos resultados dos programas, foram mencionados pelos participantes que houve uma redução do número de acidentes envolvendo crianças, mudança de comportamento e uma boa aceitação/satisfação dos que participam dos programas, também foi mencionado que os programas oferecem resultados imediatos e a longo prazo.

Nos resultados imediatos, é verificado que as crianças, em contato com o trânsito, respeitam as regras e normas como também corrigem seus pais quando estes transgridem as leis. Já os resultados a longo prazo, acredita-se que a criança está em fase de desenvolvimento e formação humana, e tendo este conhecimento sobre o trânsito desde a infância possibilitará ser um motorista mais consciente no futuro.

Apesar de a maioria dos entrevistados relatar que os programas estão bem estruturados, indicou como limitações ou dificuldades que impede o bom desenvolvimento dos programas, a falta de verbas para a manutenção, restauração ou obtenção de novos materiais como: bonecos, ônibus (palco), cidade mirim maior, entre outros; dificuldade em divulgar os programas; falta de espaço próprio e adequado para as atividades, como, por exemplo, um prédio com ambiente fechado e aberto para montar um sistema viário pequeno onde se possam realizar brincadeiras, vivências e jogos sobre o trânsito; necessidade de ônibus para transportar os alunos e demais participantes; falta apoio dos professores, da direção da escola, dos pais e da comunidade. Outra limitação se refere à sobrecarga de trabalho dos policiais, pois além de prestarem serviço no policiamento da cidade, nas folgas têm essa função a mais de trabalhar nos projetos educacionais.

Considerando estas limitações, foram sugeridas, como mudanças importantes na melhoria dos programas: ter um grupo de policiais responsáveis pela elaboração e execução dos teatros, apoio e participação da comunidade; construir uma cidade mirim fixa, possibilitando atender a uma demanda maior de crianças; avaliar a eficácia dos programas, entre outros.

Os entrevistados atribuíram, como importância particular na viabilidade dos programas: realização e satisfação em ver uma boa aceitação e conscientização do comportamento seguro no trânsito por parte das crianças; melhoria na qualidade de vida; conhecimento sobre o trânsito; diminuição dos acidentes; oportunidade de proporcionar um

futuro melhor para as crianças, através da valorização à vida, ou seja, consideram os programas como úteis para a comunidade.

Dentre todos os itens apresentados, em que se descrevem os programas de Educação para o Trânsito, verificam-se como aspectos positivos sua importante contribuição social em prol da diminuição e prevenção dos acidentes, bem como a formação de cidadãos mais conscientes no trânsito.

Apesar dos programas apresentarem metodologia adequada para cada faixa etária, como também resultados coerentes com os objetivos propostos e possuírem caráter preventivo e educativo, um dos aspectos negativos que pode ser apontado é o fato de serem descontínuos ou fragmentados, observado em alguns programas, no qual o conteúdo sobre o trânsito é discutido em uma única vez ou em números pequenos de encontros, exceto no Programa de Educação para o Trânsito e Kalimera que se aproximam da proposta de educação continuada.

É importante ressaltar que o termo descontínuo ou fragmentado é aqui entendido no sentido de não estar vinculado a um programa que se inicia na Educação Infantil dando seqüência nos outros níveis de ensino (Fundamental, Médio e Superior), como propõe os PCNs, que os temas transversais não devem ser trabalhados nas escolas de forma isolada, como uma nova área, mas sim estar inserida em todas as disciplinas, devendo ser um trabalho sistematizado e contínuo no decorrer de toda a escolaridade.

Pires (1997) afirma que o processo de aprendizagem, ou seja, educar para o trânsito, implica atuação contínua, conscientizando-se que as condutas ideais se fazem gradativamente e a longo prazo.

Andrino (2001) complementa que o conceito de Educação para o Trânsito necessita estar voltado prioritariamente ao professor, sendo este elemento determinante das tendências e dos comportamentos sociais do jovem e da criança, nos quais irá fundamentar a expressão racional e emocional do futuro condutor.

Portanto, a Educação para o Trânsito executada de forma descontínua torna-se frágil e ineficiente por não estar centrada na aprendizagem enquanto processo vivencial e permanente (DELGADO E SCHETTINI, 2001).

Tendo em vista, tais argumentações, nota-se a importância de desenvolver programas de Educação para o Trânsito que proporcione um aprendizado contínuo, garantindo a perpetuação de comportamentos adequados e seguros no trânsito através da educação e autoconsciência.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como propósito descrever os programas de Educação para o Trânsito, voltados para o público infantil; bem como discutir sobre as diversas possibilidades de inseri-lo na escola como tema transversal. Assim, os resultados obtidos neste estudo nos permitem delinear algumas considerações que serão descritas a seguir:

De modo geral, os Programas de Educação para o Trânsito procuram abranger a formação humana, sensibilizando os usuários das vias nos aspectos da valorização à vida, cidadania, valores éticos e morais. Na área de habilidades práticas, abordam o comportamento seguro e adequado no trânsito, bem como as leis e normas estabelecidas.

Tais programas enfocam o homem como participante ativo e usuário da via pública, seja como pedestre, ciclista ou futuro motorista em diversas categorias. O aprendizado de normas e regras básicas, imbuídas de valores de respeito à vida e ao meio ambiente, é feito por intermédio de atividades que possibilitem observar a realidade, opinar, assumir responsabilidades, resolver problemas e refletir sobre as conseqüências do comportamento inadequado no trânsito e na própria vida.

Vale salientar que o princípio que norteia os programas educacionais infantis é o investimento na educação da criança com o intuito de formar cidadãos mais conscientes e críticos e que contribuam para a criação de uma nova cultura de trânsito, mais humanitária.

Quanto aos aspectos positivos dos programas, pode-se destacar a sua contribuição social em prol da diminuição dos acidentes no trânsito, dotados de procedimentos adequados que viabilizam atingir de forma eficiente os objetivos propostos.

(Delgado e Schettini, 2001, p.09) mencionam que

o processo de reeducação é válido, a partir de novos paradigmas, através de uma releitura da educação passando pela transformação através de um processo de comunicação autêntica e aberta, valorizando a participação, interação e vivência. É um preparar para a educação solidária que vem surgindo com estas novas visões de mundo. É um compromisso restaurar e aplicar os valores, princípios, que movem o comportamento diante de qualquer ocasião através de educação.

Em relação ao fator negativo presente em três programas descritos (Teatro de fantoches, Cidade Mirim e Emdurb no Bosque) é o seu caráter descontínuo, ou seja, os conteúdos abordados são de forma fragmentada, sem uma seqüência, no qual não estão de acordo com a proposta de educação continuada de trânsito, conforme propõe o Novo Código de Trânsito Brasileiro e o PCN.

Contudo, este fator negativo pode ser justificado pela existência de poucas pessoas trabalhando nestes programas, não conseguindo atender a toda demanda do público-alvo, como também falta recurso financeiro para este fim.

Entretanto, como afirma Filho (2002), a idéia de convidar para uma conversa, com as crianças, um guarda de trânsito, um policial, agentes de trânsito, um engenheiro de tráfego, um mecânico, um borracheiro, entre outros, é muito bem vinda e proveitosa, pois essas visitas com palestras e brincadeiras são instrumentos que auxiliam as crianças na compreensão do sentido das ruas, sinalizações, convivência entre veículos e pedestres (máquina e homem).

Portanto, o presente estudo sugere que, além dos programas educativos, também é necessário que a Educação para o Trânsito tenha maior consistência, isto é, ganhe espaço nas escolas como tema transversal e interdisciplinar, a serem trabalhados não de forma isolada, como uma nova área, mas sim estar inseridos em todas as disciplinas, devendo ser um trabalho sistematizado e contínuo no decorrer de toda a escolaridade, contribuindo para o desenvolvimento de conhecimentos práticos relacionados à vida cotidiana, como também conhecimentos mais amplos voltados para a construção de uma nova cultura que valorize a convivência social no trânsito.

Preocupados com a questão de inserir o tema trânsito nas diversas disciplinas tradicionais, os autores Filipouski; Kehrwald; Schäffer et al. (2002) organizaram uma coletânea de artigos, propondo vários itinerários pedagógicos possíveis de serem abordados na escola como:

- ✓ Solicitar leitura de textos não didáticos, observação em campo, visitas em instituições e órgãos públicos; análise de mapas urbanos, charges, gráficos, filmes, imagens diversas; entrevistas com pedestres e motoristas.

- ✓ Convidar palestrantes: policiais, agentes de trânsito, mecânicos, médicos peritos, psicólogos, pedagogos, advogados, entre outros.
- ✓ Consultar a internet, criar e usar jogos, bem como simular situações de trânsito, montar peças teatrais, maquetes, canções e desenhos.
- ✓ Escrever redações, poemas, cartas, crônicas que tematizem o trânsito urbano, ou que sugiram soluções para resolver um problema de trânsito.
- ✓ Questionar a influência da ciência e da tecnologia sobre os deslocamentos humanos e as transformações sociais e ambientais;
- ✓ Solicitar aos alunos que pesquisem as leis de trânsito presentes no caminho da casa à escola.
- ✓ Perceber as necessidades de espaço e deslocamento de que qualquer tipo de organismo necessita através de diferentes exercícios com o corpo em movimento, sugerir corridas, caminhadas cronometradas com os alunos, tentando verificar a velocidade média de cada um.
- ✓ Refletir com os alunos, os valores da velocidade no trânsito, a começar pela transformação de unidades de Km/h para m/s, de horas por segundos, refletindo sobre qual a velocidade razoável para uma pessoa caminhar ou correr.
- ✓ Abordar o aumento do fluxo de veículos e de pessoas e as características da mobilidade urbana; explicar como as pessoas circulam e que papéis desempenham nesta circulação, como pedestre, ciclista, motorista ou usuário de uma modalidade qualquer de transporte.

Estas são algumas das questões que podem ser abordadas na Educação para o Trânsito nas escolas, através de uma proposta transversal, com uma abordagem interdisciplinar. Para Carrasco e Klüsener (2002, p. 239), “é possível trazer para o espaço escolar o debate, a discussão e o conflito de questões sociais que possibilitem a construção da democracia e a formação da cidadania”.

Sabemos que a situação do Brasil quanto ao crescente número de acidentes é assustadora, contribuindo para um grande problema social, econômico e de saúde. Portanto, não podemos continuar negando ou ocultando este problema, ou procurando meios que

justifiquem o comportamento inadequado do homem no trânsito devido à via, veículo, clima, leis do trânsito, entre outros.

Portanto, é preciso repensar as atitudes, os comportamentos e os valores éticos e morais para que se tenha um trânsito mais humano, ou seja, é preciso colocar em prática a sua maior lei: a EDUCAÇÃO.

Nesse sentido, muito ainda tem que ser feito para que a Educação para o Trânsito se solidifique, a começar pelo próprio ambiente familiar, pois como relata Delgado e Schettini (2001), são os pais os primeiros a transmitirem modos habituais de ser, que são aprendidos nos anos de convívio com a família, fixam-se e são transferidos para outras relações fora dela, como o trânsito.

Além da educação familiar, também é primordial que esse aprendizado se estenda para a educação escolar, pois a escola é um lugar privilegiado onde se pretende disseminar um novo conceito de trânsito e estimular a participação de todos, professores e alunos, para a idéia de trânsito como espaço de convivência social.

Fica claro que há necessidade de mudanças. Embora estas envolvam questões políticas, organizacionais, culturais, tornando mais difíceis de serem alcançadas, ao menos em curto prazo, algumas medidas poderão ser tomadas de imediato, ou seja, aquelas que estão ao nosso alcance como mudança de comportamento, atitudes, valores sociais, éticos e morais, com o intuito de preservar vidas.

Contudo, este estudo não esgota o assunto, tampouco revela soluções imediatas para a problemática, mas levanta alguns pontos de reflexão, ampliando as discussões em torno da relação homem e trânsito. Assim também novos estudos serão necessários, buscando o ponto de vista dos que participam como público-alvo dos programas, bem como investigar as facilidades e dificuldades na implantação de programas continuados de Educação para o Trânsito, para que desfrutemos de uma cultura que valorize a humanização e a paz no trânsito.

Para que isto realize é necessário, que os Programas de Educação para o Trânsito, incluindo os professores, pais e toda a comunidade atuem como multiplicadores de agentes de trânsito para este exercício de cidadania.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, A. J. F. **Educação para o Trânsito.** Disponível em: <[htt://psicotran.virtulave.net.educação/eduedutran.htm](http://psicotran.virtulave.net.educação/eduedutran.htm)>. Acesso em: 02 ago. 2001.
- ANDRINO, M. H. **Educar para o trânsito: uma prática do professor.** São Paulo: Kalimera, 2001.
- BERTOTTO, L. C. A EPTC, a escola e a educação para o trânsito. In: FILIPOUSKI, M. R. et al. (Orgs.). **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos.** Porto Alegre: UFRGS, 2002. p. 9-12.
- BRASIL, Ministério Da Educação. **Parâmetros Curriculares Nacionais: Ensino Fundamental, Introdução, versão preliminar.** Brasília: Secretaria da Educação Fundamenta, 1997.
- _____, Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria da Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: terceiro e quarto ciclos do ensino fundamental: introdução aos parâmetros curriculares nacionais.** Brasília: MEC, 1998.
- _____, Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria da Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: terceiro e quarto ciclos do ensino fundamental: temas transversais.** Brasília: MEC, 1998.
- _____, Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria da Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: ensino médio.** Brasília: MEC, 1998.
- CARRASCO, L. H. M.; KLÜSENER, R. A matemática na educação para o trânsito: uma oportunidade para discutir a transversalidade. In: In: FILIPOUSKI, M. R. et al. (Orgs.) **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos.** Porto Alegre: UFRGS, 2002. p. 221-240.
- CASTORINA, J. A. et al. **Piaget – Vygostky: novas contribuições para o debate.** 6. ed. São Paulo: Ática, 2002.
- CHRISTOV, L. H. S. A educação continuada: função essencial do coordenador pedagógico. In: GUIMARÃES, A. A. **O coordenador pedagógico e a educação continuada.** 6. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1998. p. 9- 12.
- COMANDO DA POLÍCIA MILITAR. Estatísticas 2003. Disponível em <http://polmil.sp.gov.br/unidades/cprv/estat_2003.htm>. Acesso em: 11 mar. 2003.
- CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social.** Brasília: (s.n.), 2000.
- DELGADO, M.; SCHETTINI, S. S. L. **A solução na prevenção de acidentes mediante educação familiar no trânsito.** 2001. 17f (Monografia Especialização em Trânsito) - Pontificia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.
- FILHO, G. A. J. Beep! Beep! Fom!!! Fom!!! Bvruuuuuuummm!!!!!! Bvruuuuuuuuummm!!!!!! Educação Infantil e educação para o trânsito. In: FILIPOUSKI,

M. R. et al. (Orgs.). **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002. p. 61-78.

FILIPOUSKI, M. R. (Orgs.) et al. **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

FONTANA, A. C. F. **Mediação pedagógica na sala de aula**. 3. ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2000 (Coleção Educação Contemporânea).

FREITAS, M. T. A. **Vygotsky um século depois**. Juiz de Fora: EDUFJF, 1998.

_____. **Vygotsky e Bakhtin: psicologia e educação**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2000.

_____. A abordagem sócio-histórica como orientadora da pesquisa qualitativa. **Cadernos de Pesquisa**, São Paulo, n. 116, jul. 2002. Disponível em: < www.scielo.br >. Acesso em: 5 abr. 2002.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

KEHRWALD, I. P. Artes visuais, trânsito e transversalidade. In: FILIPOUSKI, M. R. (Orgs.) et al. **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002. p. 13-124.

KRUG, E. Acidentes de trânsito mata mais que guerra, diz OMS. **Folha de São Paulo: São Paulo**, 13 de maio 2003. p. A12.

KUTIANSKI, M. L. A.; ARAÚJO, S. J. M. **Educando para o trânsito**. São Paulo: Kalimera, 2002.

LOPES, M. A. R. **Código de Trânsito Brasileiro Anotado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

OLIVEIRA, M. K. **Vygotsky: aprendizado e desenvolvimento – um processo sócio-histórico**. São Paulo: Scipione, 1993.

PALANGANA, I. C. A concepção de Lev Semynovitch Vygotsky. In: _____. **Desenvolvimento e aprendizagem em Piaget e Vygotsky: a relevância do social**. 2. ed. São Paulo: Plexus, 1998. p. 85 -132.

PEREIRA, M. S. F. As representações sociais das ações dos condutores sobre a prática no volante do automóvel. 1997. 155f. (Dissertação Mestrado em Psicologia Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

PINSKY, J. **Cidadania e educação**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

PIRES, A. B. et al. **Transportes Humanos: cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1997.

SEFFNER, F.; SCHÄFFER, N. O. A educação para o trânsito. In: FILIPOUSKI, M. R.; (Orgs.) et al. **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002. p. 17-26.

SILVA, J. A. Psicologia do Trânsito: comportamento e legislação. **Revista da Abramet**, Brasil, ano 21, n. 41, 2003. p. 40-43.

ROZESTRATEN, R. J. A. Aprendizagem e comportamento no trânsito. In: WITTER, G. P.; LOCÔNACO, J. F. B. (orgs). **Psicologia da aprendizagem: áreas de aplicação**. SP: EPU, 1987.

_____. **Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SPAGNHOL, J. M. A Psicologia do Trânsito no Brasil: desenvolvimento e perspectivas. **Psicologia & Trânsito**, Uberlândia, n.2, ago.1985. p. 7-10.

VASCONCELLOS, C. S. **Para onde vai o professor?** Resgate do professor como sujeito de transformação. 8. ed. São Paulo: Libertad, 2001. (Coleção Subsídios Pedagógicos do Libertat, v.1).

_____. **Construção do conhecimento em sala de aula**. 11. ed. São Paulo: Libertad, 2000.

VASCONCELLOS, E. A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985 (Coleção Primeiros Passos).

VIGOTSKI, L. S. **A formação social da mente: o desenvolvimento dos processos psicológicos superiores**. Trad. NETO, J. C.; BARRETO, L. S. M; AFECHE, S. C. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

XAVIER, M. L. M. Educação para o trânsito como um conteúdo escolar. In: FILIPOUSKI, M. R. (Orgs.) et al. **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002. p. 27-42.

ANEXO 1 - TERMO DE CONSENTIMENTO

Título do Projeto: Educação para o trânsito: reflexões para a formação da criança cidadã

Pesquisadora responsável: Prof. Dr. Luiz Carlos de Oliveira

Endereço: Raposo Tavares, n. 9-72, apto 41, Bauru/SP, fone:3234-7565

Resumo: Objetiva-se nesta pesquisa, descrever os programas de Educação de Trânsito realizados pela EMDURB e Polícia Militar, em escolas municipais, estaduais e particulares de Bauru, voltados para o público infantil, bem como discutir sobre a inserção da educação para o trânsito nas escolas como tema transversal. Para tanto, serão utilizados documentos arquivados nestas instituições e entrevistas com os organizadores dos programas, que deverão ser gravadas para uma melhor fidedignidade dos resultados.

Riscos e Benefícios: Não terá nenhum risco seja de vida, de integridade pessoal, ou trabalhista, sua participação nesta pesquisa estará contribuindo para uma melhor compreensão dos fatores estressantes no trânsito que influenciam no comportamento humano.

Custos e Pagamentos: Não haverá remuneração aos participantes da pesquisa, bem como não será cobrada nenhuma taxa aos mesmos.

Confidencialidade

Eu.....entendo que, qualquer informação obtida sobre mim, será confidencial. Eu também entendo que meus registros de pesquisa estão disponíveis para a revisão dos pesquisadores. Esclareceram-me que minha identidade não será revelada em nenhuma publicação desta pesquisa; por conseguinte, consinto na publicação para propósitos científicos.

Direito de Desistência

Eu entendo que estou livre para recusar minha participação ou desistência neste estudo.

Consentimento voluntário

Eu certifico que li ou foi-me lido o texto de consentimento e entendi seu conteúdo. Minha assinatura demonstra que concordei livremente em participar deste estudo.

Assinatura do participante da pesquisa:.....

Data:.....

Eu certifico que expliquei a(o) Sr.(a)....., acima, a natureza, propósito, benefícios e possíveis riscos associados à sua participação nesta pesquisa, que respondi todas as questões que em foram feitas e testemunhei assinatura acima.

Assinatura do Pesquisador Responsável:.....

Data:.....

ANEXO 2 - ROTEIRO DA ENTREVISTA SEMI-DIRIGIDA PARA OS ORGANIZADORES DOS PROGRAMAS

1. O QUE VOCÊ ENTENDE POR TRÂNSITO?
2. QUAL É O SEU ENVOLVIMENTO COM O TRÂNSITO?
3. QUAL O NOME DO PROGRAMA DE EDUCAÇÃO DO TRÂNSITO QUE VOCÊ COORDENA?
4. COMO SURTIU?
5. QUAIS FATORES QUE LEVARAM À NECESSIDADE DE DESENVOLVER TAIS PROGRAMAS?
6. QUAL É O PÚBLICO-ALVO QUE O PROGRAMA ATENDE?
7. CARACTERIZE O PROGRAMA DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO?
8. QUAIS OS OBJETIVOS?
9. QUAIS SÃO AS ATIVIDADES REALIZADAS?
10. O QUE OBTIVE DE RESULTADOS ATRAVÉS DESSES PROGRAMAS?
11. QUAL É A IMPORTÂNCIA PARTICULAR NA VIABILIDADE DO PROGRAMA?
12. QUAIS AS DIFICULDADES/ LIMITAÇÕES DO PROGRAMA?
13. QUE MUDANÇAS IMPORTANTES VOCÊ SUGERIA PARA A MELHORIA DO PROGRAMA?
14. QUAL O NÍVEL DE SATISFAÇÃO/ACEITAÇÃO DO PROGRAMA?