

**FUNDAÇÃO OSWALDO ARANHA  
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE VOLTA REDONDA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO EM CIÊNCIAS DA SAÚDE  
E DO MEIO AMBIENTE**

**DANIEL MARCHI DE OLIVEIRA**

**TRÂNSITO, ESPAÇO COLETIVO:  
UM MODELO DE ROTEIRO DE VÍDEO EDUCATIVO COMO  
PROPOSTA DE ENSINO**

**VOLTA REDONDA**

**2014**

**FUNDAÇÃO OSWALDO ARANHA  
CENTRO UNIVERSITÁRIO DE VOLTA REDONDA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO EM CIÊNCIAS DA SAÚDE  
E DO MEIO AMBIENTE**

**TRÂNSITO, ESPAÇO COLETIVO:  
UM MODELO DE ROTEIRO DE VÍDEO EDUCATIVO COMO  
PROPOSTA DE ENSINO**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Ensino em Ciências da Saúde e do Meio Ambiente do UniFOA como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre.

Aluno:

Daniel Marchi de Oliveira

Orientadora:

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Rosane M. S. Meirelles

**VOLTA REDONDA**

**2014**

### FICHA CATALOGRÁFICA

Bibliotecária: Alice Tacão Wagner - CRB 7/RJ 4316

O48t Oliveira, Daniel Marchi de.

Trânsito, espaço coletivo: um modelo de roteiro de vídeo educativo como proposta de ensino. / Daniel Marchi de Oliveira - Volta Redonda: UniFOA, 2014.

143 p. : II

Orientador(a): Rosane Moreira Silva de Meirelles

Dissertação (Mestrado) – UniFOA / Mestrado Profissional em Ensino em Ciências da Saúde e do Meio Ambiente, 2014.

1. Ciências da saúde - dissertação. 2. Trânsito – vídeo educativo - roteiro. I. Meirelles, Rosane Moreira Silva de. II. Centro Universitário de Volta Redonda. III. Título.

CDD – 610

## FOLHA DE APROVAÇÃO

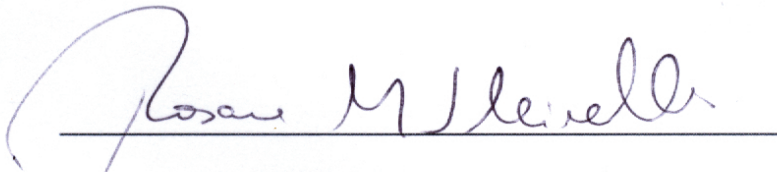
Aluno: Daniel Marchi de Oliveira

### TRÂNSITO, ESPAÇO COLETIVO: UM MODELO DE ROTEIRO DE VÍDEO EDUCATIVO COMO PROPOSTA DE ENSINO

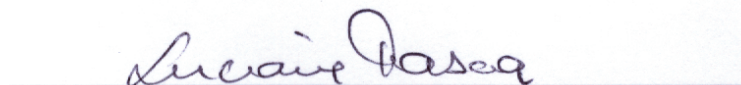
Orientadora:

Profa. Dra. Rosane Moreira Silva de Meirelles

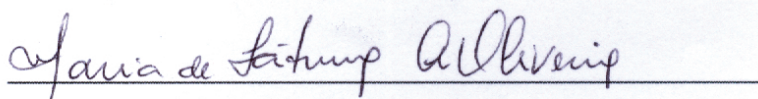
Banca Examinadora



Profa. Dra. Rosane Moreira Silva de Meirelles



Profa. Dra. Luciane Tasca



Profa. Dra. Maria de Fátima Alves de Oliveira

Dedico este trabalho aos meus pais, Celso e Marilda, que sempre me incentivaram ao estudo constante. Também à minha esposa Fabiana, por toda a dedicação e carinho com que, pacientemente, me deu o suporte de que necessitava para a conclusão do curso de Mestrado. Aos meus afilhados Juliana, Felipe e Maitê, e aos sobrinhos Beatriz, Lucas e Giovanni, cidadãos do futuro, os quais desejo que presenciem um trânsito mais humano. À minha irmã Denise e ao meu cunhado Marcos. Aos meus cunhados Luciane e Emerson. Aos meus sogros e à minha avó Ignez. Aos meus padrinhos Sebastião e Margareth, às minhas tias, primos e primas. Ao Francisco, o melhor legado que posso deixar.

## **AGRADECIMENTOS**

À minha orientadora, Rosane Meirelles, por toda a paciência e atenção que me dedicou e por haver me acolhido dentre seus orientandos. A todos os professores do MECSMA/UNIFOA, por suas valiosas lições, especialmente às professoras Rosana Ravaglia, Fátima Alves e Ilda Cecília. Aos meus queridos e inesquecíveis colegas de Mestrado, especialmente meu saudoso grupo de trabalho: Angélica, Amélia, Patrícia, Aline e Tininha, e também à Maria Wilma, Juliana, Mariane, Gianelli e Taís. Às secretárias Bruna e Ana Maria, pela simpatia e prestatividade de sempre. Ao meu grande amigo Prof. Dr. Fernando de Oliveira Pontes e a minha prima Prof.<sup>a</sup> Dra. Raquel de Souza Lima, pelas ideias sempre construtivas na elaboração deste trabalho.

## RESUMO

O trânsito se caracteriza por ser um sistema vasto e complexo no qual ocorre um convívio social de pessoas em torno da via pública. Entretanto, nos grandes centros este convívio não tem ocorrido de forma harmoniosa em virtude da desordenação urbana, não aplicação de leis e a falta de práticas educativas que levem os cidadãos a discutir este problema de forma coletiva. Considerando que práticas educativas podem levar a melhor discussão sobre o tema, este trabalho busca identificar inicialmente as diretrizes da educação formal para o trânsito no ensino fundamental, a partir da comparação de suas matrizes legais. Os dados levantados mostram que tais matrizes sugerem a transversalidade como uma forma de conduzir a educação para o trânsito. Nesta dissertação propomos também como produto para o ensino do tema, um modelo de roteiro para a elaboração de vídeos educativos de trânsito, levando em consideração a possibilidade de se trabalhar o ensino de trânsito juntamente com as disciplinas do currículo do ensino fundamental. Espera-se assim contribuir para a discussão sobre o tema entre profissionais do ensino como prática transversal no ensino formal visando à modificação de concepções e atitudes.

**Palavras-chave:** trânsito, vídeo educativo, ensino fundamental, modelo de roteiro.

## **ABSTRACT**

The car traffic is considered a wide and complex system, in which occurs the social life of persons around the public path. However, in urban centers this interaction has not occurred because laws are not applied and lack of educational practices which is not able to lead citizens in a better discussion about this theme. Considering that educational practices can lead to better discussions, this paper has the goal, initially, to identify the guidelines of formal car traffic education in elementary school, from the comparison of their legal patterns. We have shown that such matrices suggest the transversality as a way to drive traffic education. A screenplay model to designs educational videos about traffic is proposed in this paper, as a product, aiming to support teaching work along with others subjects in the curriculum of elementary school. A contribution to the discussion on the issue among teachers as a cross-practice in formal education is expected, hoping to change attitudes and conceptions.

**Keywords:** traffic, educational video, elementary school, screenplay model



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Cena da campanha: "Esse é o código" – Faixa de pedestre. ....	51
Figura 2 - Cena da campanha: "Esse é o código" – Faixa de pedestre fazendo alusão à faixa na cabeça do pedestre que se acidentou.....	51
Figura 3 - Cena da campanha: "Esse é o código" – Sinal vermelho. ....	51
Figura 4 - Cena da campanha: "Esse é o código" – Sinal vermelho, relacionando com o sinal vermelho que não foi respeitado. ....	51
Figura 5 - Cena da campanha: "Esse é o código" – Bebida e direção. ....	52
Figura 6 - Cena da campanha: "Esse é o código" – Bebida e direção relacionando com a morte após acidente. ....	52
Figura 7 - Cena da campanha "Que papelão" – Estacionando no ponto de ônibus. .	53
Figura 8 - Cena da campanha; "Que papelão". ....	53
Figura 9 - Cena da campanha: "Que papelão" – Dirigindo e falando ao celular.....	54
Figura 10 - Idealizadores da campanha: "Que papelão". ....	54
Figura 11 - Cena da campanha: "Bichos: Perua". ....	55
Figura 12 - Cena da campanha: "Bichos: Perua". ....	55
Figura 13 - Cena da campanha: "Bichos: Ratão". ....	55
Figura 14 - Cena da campanha: "Bichos: Ratão". ....	56
Figura 15 - Cena da campanha: "Bichos: Anta". ....	56
Figura 16 - Cena da campanha: "Bichos: Anta". ....	56
Figura 17 - Cena final da campanha: "Bichos". ....	56
Figura 18 - Idealizadores da campanha: "Bichos". ....	57
Figura 19 - Cena da campanha: "Não dá para esquecer" – Pensando no filho que morreu.....	57
Figura 20 - Cena da campanha: "Não dá para esquecer" – Pensando em um irmão que morreu. ....	58
Figura 21 - Cena da campanha: "Não dá para esquecer" - Pensando em um amigo que morreu. ....	58
Figura 22 - Campanha: Mobilização BH TRANS.....	59
Figura 23 - Campanha: Ajude a salvar nossas crianças. ....	60
Figura 24 - Roteiro no modelo americano. ....	84
Figura 25 - Capa da versão impressa do produto .....	92

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Roteiro em duas colunas.....	83
Tabela 2 - Modelo de roteiro em duas colunas completo.....	102

## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AVI	Audio Video Interleave
BHTrans	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CNE	Conselho Nacional de Educação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DVD	Digital Video Disc
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
JARI	Junta Administrativa de Recursos de Infrações
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional
MPEG	Moving Picture Experts Group
OMS	Organização Mundial da Saúde
OPS	Organização Panamericana da Saúde
PCN	Planos Curriculares Nacionais
RCNEI	Referencial Curricular Nacional para a Educação Infantil
SIM	Sistema de Informação sobre Mortalidade
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação

## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2 CONCEITUAÇÃO DE TRÂNSITO .....</b>	<b>18</b>
<b>3 O TRÂNSITO COMO ESPAÇO DA VIDA SOCIAL .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Problemas atuais no trânsito.....</b>	<b>24</b>
<b>4 SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO E SEUS COMPONENTES.....</b>	<b>34</b>
<b>4.1 O trânsito como sistema.....</b>	<b>35</b>
<b>5 A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM BREVE PERSPECTIVA HISTÓRICA.....</b>	<b>38</b>
<b>5.1 Características da educação para o trânsito no Brasil na educação formal.....</b>	<b>39</b>
<b>5.2 A função da educação para o trânsito.....</b>	<b>41</b>
<b>6 CAMPANHAS GOVERNAMENTAIS EDUCATIVAS SOBRE O TRÂNSITO</b>	<b>43</b>
<b>6.1 Conteúdo e forma das campanhas governamentais de educação no trânsito – metodologia de construção.....</b>	<b>45</b>
<b>6.2 Uma metodologia alternativa de construção das campanhas de educação no trânsito.....</b>	<b>48</b>
<b>7 ENSINO DE TRÂNSITO E EDUCAÇÃO FORMAL .....</b>	<b>62</b>
<b>7.1 O Código de Trânsito Brasileiro e o Plano Curricular Nacional .....</b>	<b>64</b>
<b>7.1.1 Transversalidade e escolha dos temas transversais .....</b>	<b>67</b>
<b>7.1.2 Trânsito: disciplina ou transversalidade – a posição do Conselho Nacional de Educação.....</b>	<b>68</b>
<b>7.1.3 Trânsito: disciplina ou transversalidade – a posição dos docentes e dirigentes de trânsito .....</b>	<b>70</b>
<b>7.2 Necessidades e objetivos da educação para o trânsito no Ensino Fundamental .....</b>	<b>72</b>
<b>7.3 Conteúdo para o ensino do 1º ao 5º anos do Ensino Fundamental.....</b>	<b>73</b>
<b>7.4 Conteúdo para o ensino do 6º ao 9º anos do Ensino Fundamental.....</b>	<b>74</b>
<b>7.5 Inserção transversal do tema trânsito nas disciplinas curriculares do Ensino Fundamental.....</b>	<b>75</b>
<b>8 O VÍDEO COMO INSTRUMENTO DE ENSINO.....</b>	<b>77</b>

<b>9</b>	<b>PERCURSO METODOLÓGICO: O PRODUTO, UM MODELO DE ROTEIRO DE VÍDEO EDUCATIVO SOBRE TRÂNSITO.....</b>	<b>79</b>
<b>9.1</b>	<b>A função e os aspectos de um roteiro .....</b>	<b>80</b>
<b>9.2</b>	<b>Produzindo o vídeo educativo a partir do modelo de roteiro .....</b>	<b>85</b>
<b>9.3</b>	<b>Definindo o conteúdo .....</b>	<b>86</b>
<b>9.4</b>	<b>Elaborando o roteiro.....</b>	<b>87</b>
<b>9.5</b>	<b>Selecionando o equipamento .....</b>	<b>88</b>
<b>9.6</b>	<b>Processo de filmagem.....</b>	<b>89</b>
<b>9.7</b>	<b>Editando áudio e vídeo.....</b>	<b>90</b>
<b>9.8</b>	<b>Gravando e divulgando o vídeo .....</b>	<b>90</b>
<b>10</b>	<b>RESULTADOS: O PRODUTO PARA O ENSINO DO TEMA “TRÂNSITO”. ..</b>	<b>92</b>
<b>11</b>	<b>CONSIDERAÇÕES PARA O ENSINO: ENTRE CURRÍCULO E INTERDISCIPLINARIDADE NO PARADIGMA DA EDUCAÇÃO PÓS-MODERNA .....</b>	<b>104</b>
<b>11.1</b>	<b>O ensino de trânsito na realidade discente.....</b>	<b>107</b>
<b>12</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>111</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>113</b>
	<b>ANEXO A .....</b>	<b>119</b>
	<b>ANEXO B .....</b>	<b>120</b>

## APRESENTAÇÃO

Em meus tempos do antigo segundo grau, no final dos anos de 1990, tinha algumas dúvidas sobre qual carreira seguir. Não havia, ainda, me decidido entre os vestibulares de Direito, Filosofia ou História, mas já possuía uma certeza: qualquer curso superior que viesse a escolher, este seria uma ponte para a docência. Queria mesmo era ser professor. Acabei optando pelo Direito, e me tornei advogado. Após alguns anos de advocacia, finalmente surgiu-me uma oportunidade para a docência superior em Direito, na qual ingressei em 2008.

Com prévia especialização na área do Direito Processual, vi que precisava estudar mais. Mas me desiludi muito vendo que, ao buscar cursos *stricto sensu* na área jurídica, em nenhum deles havia uma forte linha de pesquisa no tema que mais me preocupava enquanto docente na faculdade de Direito: a questão do ensino jurídico. A academia, no Direito, está muito voltada para os temas essencialmente jurídicos, enquanto a maneira de os ensinar fica de fora, e, apesar da presença curricular dos temas pedagógicos nos programas de mestrado, eles me pareciam meramente instrumentais.

Concluí também, em minha prática docente, que, apesar da importância do estudo do Direito para a garantia das liberdades individuais, é na Educação e no Ensino que se encontram as chaves de uma verdadeira liberdade, que é a capacitação da pessoa para se tornar protagonista de sua própria história, para uma vida em plenitude de realizações pessoais e integração à sociedade de conhecimento. Fui, então, buscar o curso de mestrado em uma outra área, tão desafiadora quanto encantadora, e assim me tornei aluno do Mestrado Profissional em Ensino de Ciências da Saúde e do Meio Ambiente do Centro Universitário de Volta Redonda.

Mas como adequar minha vivência no âmbito da docência jurídica a um curso como este, voltado efetivamente para educadores? Pensei, desde logo, que a solução estava em um tema pelo qual nutria muito interesse: o trânsito.

Confesso-me um apaixonado por automóveis, especialmente os antigos, o que me faz antigomobilista. Desde a infância me interessei pelas máquinas de

quatro rodas e dirigir me distrai e traz prazer. Tanto em meus deslocamentos a trabalho, nos quais só posso depender do automóvel porquanto incompatíveis minhas necessidades com as ofertas do transporte público, quanto em minhas constantes viagens de final de semana, encontrei-me inserido num sistema de trânsito cujos eloquentes problemas e crises são noticiados diuturnamente. Isso me trouxe uma reflexão – gostaria de contribuir, de alguma forma, para uma formação cidadã para o ato de *estar* no trânsito e compartilhar seu espaço público, independentemente da posição, isto é, se como pedestre, motorista, motociclista, usuário de transporte público, etc.

Desta forma, encontrando um fértil terreno na área do Ensino para as minhas ideias sobre o trânsito, procurei desenvolver um trabalho que aliasse boas estratégias de ensino, na ludicidade e no interesse que a produção de vídeos educativos podem despertar em alunos e professores, às necessidades efetivas de conhecimentos sobre como *estar* no trânsito, algo que, sem o desenvolvimento dos mais básicos conhecimentos, pode ser bem arriscado ou mesmo fatal.

Acredito na força deste trabalho, especialmente na utilidade que tem o produto que com ele é oferecido, e espero que ele seja levado às escolas, colocado em prática por alunos e professores, experimentado, modificado, criticado e melhorado, sempre com a vontade de fazer o ambiente do trânsito um local mais humano, menos hostil, viabilizando às pessoas sair dele incólumes pela assunção de atitudes colaborativas e positivas na partilha e no uso do espaço público.

Se houver utilidade na oferta que faço de seu uso a toda a comunidade do ensino, ele terá cumprido a sua finalidade, e eu terei realizado, além do projeto pessoal do curso de mestrado, o objetivo ou, antes, uma pretensão principal, de haver me tornado, verdadeiramente, um educador.

## 1 INTRODUÇÃO

O trânsito é um tema que, diariamente, encontra-se nos jornais e na televisão como um problema. Engarrafamentos, acidentes, riscos, mortes, prejuízos: todos esses eventos são associados, em nossos dias, ao trânsito. Ele tem sido estudado como um problema de saúde e de meio ambiente desde que começaram a se observar o crescimento das cidades, a utilização da malha viária por automóveis e outros veículos automotores, a ocorrência e o crescimento constantes de acidentes de trânsito e o grande número de mortes e incapacidades por eles ocasionados. Dentro deste quadro, a educação para o trânsito passou a ser considerada como uma das soluções para o contexto atual.

Se a educação pode influir positivamente no quadro dos problemas do trânsito, cumpre estabelecer de que forma ela deve ser elaborada e praticada, e de quem deva ser tal responsabilidade.

Neste particular, o Brasil conta com uma legislação na qual se institui o Sistema Nacional de Trânsito – SNT. Os órgãos componentes desse sistema são, preferencialmente, os responsáveis por promover uma educação eficaz para o trânsito, buscando transformá-lo num ambiente mais seguro.

Ocorre, no entanto, que a educação para o trânsito, provida pelos componentes do SNT, conforme preconizada pela lei de trânsito, acabou entrando em dissonância com a lei de educação porque enquanto era promulgado o Código Nacional de Trânsito – CTB, em fins de 1997, passava a vigorar no Brasil uma nova face da educação formal, fundada na sua Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB, em 1996.

A educação para o trânsito no CTB foi instituída na educação básica e no ensino superior, sendo ainda chamados de 1º, 2º e 3º graus, de forma interdisciplinar, enquanto a LDB imprimiu à educação em geral a ideia da transversalidade, mas não colocou o trânsito como um de seus temas transversais.

Observou-se, desde logo, um descompasso entre as linguagens utilizadas pelos dispositivos legais que incumbem os órgãos do SNT de promover essa



educação e a forma como as escolas, agora sob a LDB, começaram a empreender o seu mister.

Olvidando de listar o trânsito como um de seus temas transversais, a LDB o estabeleceu, contudo, como tema local. O tema local é explicado de forma superficial na legislação, sendo entendido como um tema atinente a determinada escola, que deve ser integrado ao seu projeto pedagógico de forma opcional, somente quando for necessário, e tratado segundo suas demandas e características próprias. Apenas a partir da eleição de determinado tema como local é que, na prática, ele é trabalhado como tema transversal.

Eleita como tema local, a educação para o trânsito depende de iniciativas isoladas das escolas, não articuladas num plano nacional, acontecendo, na grande maioria das vezes, de forma opcional e eventual, apesar de a educação para o trânsito ser classificada como um direito de todos e constituir-se em necessidade constante.

Outro aspecto desse problema é que, como tema local, o trânsito deixa de ser objeto dos materiais didáticos que são elaborados pelo poder público, pois seria inviável atender à particularidade de cada escola, considerando-se o trânsito de seu entorno e a realidade experimentada pelo seu alunado. Ademais, apresentar à escola um material didático pronto a respeito do tema trânsito, seria retirar-lhe a posição de produtora do conhecimento.

Assim, este trabalho teve como **objetivo** investigar os dados a respeito do trânsito como um problema em geral, estudando as questões atinentes à educação para o trânsito e, buscando interferir positivamente nesse cenário, estudar como deva ser promovida a educação para o trânsito, buscando resultar num produto de ensino que, se possível, promova uma harmonização entre as disposições da LDB e do CTB.

O produto apresentado por este trabalho é uma proposta de ensino sob a forma de um modelo de roteiro para a elaboração de vídeos educativos sobre o tema trânsito.

Seu público destinatário são os docentes que, querendo utilizar o vídeo como ferramenta no processo de ensino-aprendizagem e possam trabalhar como mediadores pedagógicos produzindo vídeos educativos em conjunto com seus discentes.

Em seu desenvolvimento, este trabalho parte da conceituação do trânsito, definindo-o como um espaço onde se desenvolve a vida social, buscando entender como o espaço público é compartilhado da rua torna-se palco para o trânsito e os problemas a ele atinentes, um espaço de regras próprias que acaba igualando a todos que nele se encontram por alguma razão, e onde as pessoas, ao lado de sua individualidade, acabam por se confundirem numa grande massa de seres despersonalizados, trazendo-lhes angústia e algum temor. Busca-se, também, investigar se a melhor configuração para esse espaço compartilhado é a que lhe submete aos frios regramentos de trânsito, ou se alguma vantagem seria obtida com a conscientização das pessoas em torno de um trânsito mais negociado, onde se adotasse uma postura socialmente responsável.

A seguir, busca-se elucidar os problemas atuais do trânsito, dentre eles os causados pelo adensamento populacional nas cidades, causando congestionamentos originados na necessidade diária de deslocamento de uma grande quantidade de pessoas, que feição assume a divisão dos espaços públicos nos dias de hoje, e estuda-se a poluição atmosférica e sonora, causadas principalmente pelos veículos com motor de combustão interna. Nele já se apresenta o automóvel como um dos problemas inerentes ao trânsito, sendo, no entanto, o mais grave deles os acidentes, que são abordados juntamente com uma visão a respeito de quem são suas maiores vítimas e dos fatores de risco que possam causar acidentes, bem como os que aumentam sua gravidade.

No quarto capítulo trata-se do trânsito como um complexo organismo composto de vários partícipes, dentre os quais se destacam os integrantes do SNT, cujas atribuições são também apresentadas. Além de estudar o SNT, é introduzida a ideia do trânsito como sistema, composto por elementos que vão muito além dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, incluindo todos que dele participam, além dos elementos nele inseridos para sua regulação e disciplina.

Na sequência, é apresentado um breve histórico a respeito da educação para o trânsito, estudando-se suas características no Brasil, com relevo na educação formal, e qual é sua função segundo estudiosos do tema, ou seja, no que ela pode vir a resultar para a consecução de um ambiente de trânsito mais seguro.

O sexto capítulo dedica-se às campanhas governamentais educativas sobre o trânsito. Muito embora as campanhas educativas sejam pensadas para a educação informal, elas se inserem neste trabalho como importantes referenciais do modo de produzir material audiovisual para a educação do trânsito. Afinal, as campanhas governamentais de educação para o trânsito não se fazem ao acaso, mas obedecem a uma metodologia contida no regramento próprio emanado de órgão componente do SNT. Particularmente a respeito da metodologia de construção das campanhas educativas, é apresentada nesse capítulo uma proposta alternativa, juntamente com alguns exemplos de campanhas que se encaixam nas classificações propostas por essa metodologia, que pode servir de norteadora para os vídeos derivados do produto que ao final é proposto.

O sétimo capítulo estuda a regulamentação específica para o ensino de trânsito no ensino fundamental e seus objetivos. Em seguida, começa-se a traçar um paralelo entre o tema educação para o trânsito, apresentada no CTB, e como o tema foi enfrentado pelo Plano Curricular Nacional – PCN, analisando-se, logo após, a adoção da transversalidade como proposição norteadora da educação em geral no Brasil e expondo como é feita a escolha de temas transversais na educação.

A seguir, busca-se elucidar se seria adequado tratar o trânsito como disciplina ou se cabe a ele um tratamento transversal segundo a posição do Conselho Nacional de Educação – CNE, de docentes e dirigentes de trânsito.

O oitavo capítulo apresenta o vídeo como um instrumento de ensino, apresentando reflexões a respeito de sua utilização. Ao final, é apresentado o produto, as etapas de sua elaboração, a metodologia de construção e as discussões dos resultados deste trabalho de Mestrado Profissional, seguido de conclusões finais e referências.

## 2 CONCEITUAÇÃO DE TRÂNSITO

A expressão trânsito é definida de formas distintas. Existe, por parte da bibliografia, uma escassez a respeito das definições jurídicas de trânsito, conforme adverte Santos (2009), apontando a falta de uma profunda análise por parte de autores do meio jurídico que tenham comentários pormenorizados ao tema.

Uma dessas definições é fornecida pelo CTB. Nele, a expressão “trânsito” é utilizada 377 vezes e quer dizer, segundo o artigo 1º: § 1º, “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. O próprio texto legal, em seu artigo 1º, declara que seu âmbito de atuação é a via aberta à circulação que esteja no território nacional, podendo o trânsito ser de qualquer natureza.

Mitidiero (2005) mencionado por Santos (2009, p. 17) entende presente no sentido da expressão “de qualquer natureza” a ideia de qualquer espécie de trânsito, sendo ele remunerado ou não, de modo lícito ou ilícito, regular ou irregular sob o aspecto administrativo, como, por exemplo, quanto aos veículos de brinquedo e lazer que, mesmo estando no trânsito de forma irregular, dele também participam, submetendo-se às mesmas normas gerais de sua matriz legal.

Rosenztraten (1998, p. 4) propõe como definição:

o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.

O CTB possui dois anexos. O primeiro deles constitui-se num glossário ou vocabulário de termos empregados no código, intitulado “Dos Conceitos e Definições”. Dispõe que, para efeitos do CTB, as definições adotadas são as listadas no referido anexo. Não obstante, em outras disposições normativas emanadas de órgãos componentes do sistema de trânsito, esse glossário tem relevância para a elucidação das expressões empregadas, tais como resoluções do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, e Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Esse glossário atribui ao verbete trânsito a significação de “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”.

A definição dicionarizada de trânsito é diversa e significa:

1. Ato ou efeito de caminhar; marcha. 2. Ato ou efeito de passar; passagem (...). 6. Movimento, circulação, afluência de pessoas ou veículos; tráfego. (...) 7. Trânsito nas cidades, considerado no conjunto; circulação, tráfego, tráfico 9 (FERREIRA, 1988 apud HAONAT, 2007, p.129).

É perceptível que as definições da lei e do anexo para trânsito diferem, bastando fazer a ambas, a partir da expressão que buscam definir, as indagações: o que, de que, por quem, como e para quê.

Para a definição contida na lei, trânsito, qualquer que seja a sua natureza, é a utilização, por pessoas, veículos e animais, quer sejam eles utilizados como elemento de tração ou não, isolados ou em grupos, conduzidos ou sem condução, das vias abertas à circulação no território nacional, objetivando a circulação, a parada, o estacionamento, as operações de carga e as operações de descarga de quaisquer objetos, animais ou mesmo pessoas.

A definição contida no anexo A do CTB, tem menor alcance, não sendo nela o trânsito exatamente explicado em seu objeto (o quê), por parte de pessoas, veículos e animais, sem dizer como – se em grupos, isoladamente, com ou sem condução – para movimentação e imobilização, apenas, nas vias terrestres abertas à circulação no território nacional. Santos (2009) cita Mitidiero (2005) para definir trânsito como:

(...) a movimentação e a imobilização das pessoas, nas acepções de pedestres e condutores de veículos e animais, nas vias terrestres abertas à circulação, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga, sendo-o, por igual, a ocupação instintiva, pelos animais, dessas referidas vias, nelas movimentando-se e imobilizando-se. (MITIDIERO, 2005 apud SANTOS, 2009, p. 16).

Para Machado (2003), a definição de trânsito é introduzida como ligada à ideia de conflito presente no espaço onde ele ocorre e se desenvolve, quando o conceitua como:

(...) uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos – é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características

de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (MACHADO, 2003, p.124).

O DENATRAN considera trânsito como objeto indissociável da vida de todas as pessoas, conduzidas ou não, que buscam diariamente atingir o objetivo de locomover-se no espaço público, residindo no significado da expressão um processo histórico-social que envolve, principalmente, as relações estabelecidas entre as pessoas e o espaço, assim como as relações das pessoas entre si, e também o direito de ir e vir, de ocupar o espaço público e de conviver socialmente nesse espaço (DENATRAN, s.d., não paginado)<sup>1</sup>.

A expressão tráfego é empregada 8 vezes ao longo do CTB e não contém definição nem verbete no anexo I do mesmo. É utilizada sempre em conjunto com outras ideias e vocábulos.

No inciso XVI do art. 24 do CTB, menciona-se, ao tratar da competência dos órgãos executivos de trânsito nos municípios, que o planejamento e a implantação de medidas que visem reduzir a circulação da frota de veículos e reorientação do tráfego, objetiva a diminuição da emissão de gases poluentes oriundos da queima de combustíveis.

No título do capítulo VIII do Código, aparece novamente a expressão, onde se aponta a Engenharia de Tráfego como responsável pelas diretrizes a serem adotadas pelo CONTRAN e todos os outros órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito na instituição de normas e regulamentos de trânsito para todo o território nacional.

Separado de “engenharia”, a expressão “tráfego” ainda aparece na tipificação de uma infração de trânsito, no art. 219, onde se penaliza o condutor de veículo que trafega em velocidade inferior à metade da máxima permitida para a via, salvo se estiver na pista da direita e, ainda, no glossário do anexo I do CTB, definindo as ciclovias como pista especial para ciclos separada fisicamente do tráfego comum, e na definição de ultrapassagem.

---

<sup>1</sup> DENATRAN. Ações Educativas para transformação e aquisição de valores e atitudes, documento encontrado na internet. Disponível em: <[www.desttran.com.br/links/transito/educacao\\_transito.htm](http://www.desttran.com.br/links/transito/educacao_transito.htm)>. Acesso em: 26 jun. 2014.

O termo “transporte” é utilizado no CTB por 54 vezes, sem nenhuma contextualização de forma particular, nem definição especial, servindo apenas para nomear o ato de transportar passageiros e cargas em geral, adjetivando, também, os veículos com essa destinação.

Transporte distingue-se de trânsito, sendo aquele a denominação dada ao deslocamento de pessoas e de produtos, chamado transporte de passageiros quando deslocam-se pessoas e transporte de cargas quando se deslocam produtos (FERRAZ e TORRES, 2001 apud HAONAT, 2007). O sentido dicionarizado é o “ato, efeito ou operação de transportar; transportação, transportamento; veículo” (FERREIRA, 1988 apud HAONAT, 2007, p. 129). Meirelles (1998 apud HAONAT, 2007) explica a distinção entre trânsito e transporte utilizando o exemplo seguinte: um caminhão deslocando-se por uma rodovia sem nada levar está em trânsito, enquanto um caminhão que se desloca levando mercadorias está em tráfego, ou seja, está atuando como transportador.

### 3 O TRÂNSITO COMO ESPAÇO DA VIDA SOCIAL

A rua é um espaço público baseado na igualdade e na liberdade, configurando-se de forma complexa nas sociedades e apta a proporcionar às pessoas um sentido de individualidade, ao mesmo tempo em que torna todos iguais. Nos dias atuais, essa rua é o palco onde se desenvolve, acontece e se verifica o trânsito (MATTA, 2010).

O trânsito se caracteriza por ser um sistema vasto e complexo no qual ocorre um convívio social de pessoas em torno da via pública. Essa convivência forçada é capaz de, por vezes, gerar irritação, estresse, conflitos e toda sorte de confusões, uma vez que nem sempre é harmônica (CRISTO, 2012).

Houve o tempo em que o transporte individual de pessoas ricas era feito em liteiras ou cadeirinhas. Posteriormente, passou a ser obrigatória a convivência dentro dos primeiros transportes coletivos que as cidades experimentaram: o bonde, dividido em suas classes. Nos dias de hoje, nos encontramos na era do transporte individual por automóveis e no desafio em tornar o transporte público algo democrático. Todos esses momentos históricos são permeados por um viés problemático, que é a divisão do espaço público, algo que pode ser enervante, perturbador e arriscado (MATTA, 2010).

Fora de casa, partilhando o ambiente público, em mobilidade, a pessoa está numa situação crítica, porque apenas em casa ela, juntamente com outros seres e mesmo coisas ou animais, tem o status de pessoa, pertence a um determinado grupo, constituindo uma individualidade. Ao sair à rua, onde ocorre o trânsito, a pessoa está vivenciando um espaço comum a todos, desligando-se, ainda que por um momento, de seus laços familiares, de parentesco, profissionais, entre outros, sujeita apenas à dinâmica do movimento, projetando-se num espaço aberto e igualitário, numa vida coletiva de extremo estranhamento e ausência de humanidade. Nesse local, ocorre toda sorte de situações imprevisíveis, percebendo-se o automatismo constrangedor das faixas de pedestres e dos sinais luminosos, no qual a pessoa perde as prerrogativas que tem em casa, em cujo interior é vista sob a ótica de milhares de pequenos e singulares gestos, e põe-se em contato com completos desconhecidos, dentre os quais é mais um *igual perante a lei* (MATTA, 2010).



Não obstante essa despersonalização ou inumanidade, o ato de estar na rua liga-se ao exercício da autonomia e, por isso, conserva-se uma individualidade dentre os que são iguais. Mesmo assim, retirado da vida doméstica, a pessoa assume um papel de completo estranho, correndo o risco de ser ninguém. Em decorrência, a rua, palco do trânsito, é tido como um lugar perigoso, ambíguo e arriscado, onde quem está presente vê o outro com desconfiança e até mesmo agressividade. Tais perigos e ambiguidade devem-se ao fato de que o trânsito gera disputas. As disputas são fruto de uma educação que cultiva o individualismo sobre o coletivismo, em que o outro é invisível, em vez de ensinar que o outro deve ser visto como um colega, sujeito dos mesmos direitos a usufruir desse espaço público que pertence a todos, e não a quem o ocupar primeiro. Esse espaço constitui-se um elo de convivência entre as pessoas, onde todos devem respeitar-se mutuamente (MATTA, 2010).

Conforme observado por Cristo (2012), em meio às disputas presentes no trânsito, nem todos que dele participam conseguem desfrutar do mesmo grau de segurança. Múltiplos fatores agregam-se à insegurança e conflitos ao transitar, dentre os quais os econômicos, sociais, culturais e ambientais como, por exemplo, vias com o pavimento mal conservado, mal sinalizadas ou com sinalização precária, a falta da educação qualificada para o trânsito, a diversidade, em todos os aspectos, de seus partícipes em relação uns com os outros, a escassez de tempo na vida contemporânea, dentre outros. Isso deteriora as condições da circulação humana, que cai de qualidade e gera sobre o trânsito uma visão negativa, de que é ruim, desgastante, conflituoso.

Todavia, não se pode deixar de realçar o fator humano e sua parcela de contribuição para a deterioração ou melhoria no convívio entre os partícipes do trânsito e a partilha de seu ambiente. Em vista das diversas características e necessidades das pessoas que transitam em várias posições, deixar de compreender o trânsito como um espaço de convivência social favorece o conflito. Compreender de forma mais ampla o ato de circular possibilita um melhor enfrentamento, com mais tolerância e respeito, dos eventos estressantes que fatalmente ocorrerão no trânsito, o qual não pertence exclusivamente a ninguém, mas a todos na mesma medida, e do qual os partícipes, antes de disputarem para ocupar o espaço, devem negociar objetivando o bem comum (CRISTO, 2012).

Negociar os espaços compartilhados promove as interações humanas naturais, constituindo-se em algo melhor do que estar submetido à regulação artificial e impositiva de sinais de trânsito. Esta regulação artificial leva à ideia de que, obedecendo aos sinais de trânsito, o condutor do automóvel, isolado de quem anda a pé ou de bicicleta, por exemplo, é livre para fazer naquele ambiente no qual transita o que bem quiser nada podendo lhe acontecer, conquanto obedeça aos limites impostos: a luz vermelha, amarela ou verde. Do contrário, favorecendo-se as interações humanas no trânsito, entendendo-o como um mundo social e adotando um comportamento socialmente responsável, haverá a possibilidade de construir um trânsito mais humano, interativo, inclusivo e seguro (SZINVELSKI, 2010).

### **3.1 Problemas atuais no trânsito**

O trânsito constitui-se num problema mundial, e este problema apresenta-se mais relevante nos países em desenvolvimento, que concentram 90% da ocorrência dos seus acidentes (ALCÂNTARA, 2004). Todos os problemas existentes no trânsito brasileiro nos dias de hoje são vivenciados diariamente por sua dimensão humana, isto é, as pessoas que, inseridas no sistema do trânsito, utilizam os espaços públicos para se deslocarem, com variados objetivos.

O ser humano é o componente mais importante do trânsito (ROZESTRATEN, 1988). Já os problemas do trânsito são diversos e afetam, distintamente em forma e graus, os partícipes do sistema de trânsito, provocando efeitos na economia, na saúde e no meio ambiente, e têm sido enfrentados com maior ou menor eficiência pelo poder público ao longo dos anos.

O grande avanço tecnológico percebido nos últimos anos e substancial aumento da população mundial traz consigo desafiadoras questões que impactam a vida do ser humano, principalmente os que habitam as grandes metrópoles. Uma delas é a mobilidade nesses grandes centros (OLIVEIRA; RUIZ, 2011).

Fenômeno que atinge principalmente as médias e grandes cidades, uma das faces dos problemas no trânsito é a presença constante de congestionamentos, nos quais tempo e dinheiro são perdidos por causa das horas de trabalho desperdiçadas e muito dinheiro é gasto em combustível e no desgaste dos automóveis. Há de se

considerar, igualmente, o estresse das pessoas que perdem horas em trânsito lento ou congestionado, enquanto poderiam desfrutar da vida em família ou dedicar-se ao estudo e ao lazer (CASTRO, 2008).

Os congestionamentos devem-se à necessidade da mobilidade urbana e do transporte para prover o deslocamento cotidiano das pessoas, por várias razões, entre as diversas atividades econômicas dispostas no plano geográfico das cidades em crescimento (AMOUZOU, 2001).

Outro problema que se destaca no trânsito, especialmente nas cidades, é a partilha desigual da via pública pelos seus usuários. Conforme mencionado por Castro (2008), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA indica que 20% dos usuários das vias públicas chegam a ocupar 80% das mesmas. Isso é devido a uma falha histórica no planejamento dos meios de transporte, no qual o transporte particular individual por automóvel acabou sendo privilegiado, inclusive quando o governo fornece incentivos às fábricas e aos consumidores para que adquiram os seus automóveis, em detrimento de um incentivo constante ao uso dos transportes coletivos como trens, ônibus e metrô. Quando utilizados, os transportes coletivos às vezes apresentam péssimas condições de segurança, uso e conservação. Isso acaba por favorecer o transporte rodoviário individual, a bordo do qual as pessoas precisam cobrir, diariamente, as grandes distâncias entre as áreas residenciais e os locais onde exercem seus trabalhos.

O IPEA apurou que, anualmente, os automóveis particulares, táxis e motocicletas são subsidiados com valores na órbita dos 20 bilhões de reais, o que corresponde a 86% dos subsídios governamentais ao sistema de transportes fornecido pelos governos da união, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, ao passo em que o transporte público recebe 3 bilhões de reais em subsídios, correspondentes a 14% do total (CASTRO, 2008).

A maioria da população brasileira, que tem uma condição econômica menos favorecida, depende do transporte público para se deslocar no trânsito das cidades, e, quando o faz, circula pelas mesmas vias públicas em que trafegam os automóveis particulares. Estes, em sua maior parte, são de propriedade das parcelas da população com maior poder aquisitivo (AMOUZOU, 2001). Sendo assim, a

exposição das proporções entre carros e ônibus em algumas cidades do Brasil demonstra o problema da forma equivocada com que os espaços urbanos são divididos e diariamente experienciados pela população: em Belo Horizonte há uma relação de 77% de carros para 23% de ônibus; em Brasília são 91% de carros para 9% de ônibus; em Porto Alegre esta relação fica entre 69% de carros para 31% de ônibus; no Recife são 84% de carros e 16% de ônibus; no Rio de Janeiro, 74% de carros e 26% de ônibus; 88% de carros contra 12% de ônibus em São Paulo e 79% de carros para 21% de ônibus em Curitiba (CASTRO, 2008).

O outro problema que se mostra é a poluição atmosférica, que tem como um de seus agentes a queima de combustíveis de origem fóssil por veículos motorizados presentes no trânsito. Dentre eles, os automotores movidos a gasolina e a óleo diesel são os mais poluentes. Os primeiros emitem para o ar, como resultantes da combustão interna do motor, o monóxido de carbono, os óxidos de nitrogênio e os aldeídos. Os movidos a diesel liberam como principais poluentes os óxidos de nitrogênio, material particulado e odor. Ambos expõem hidrocarbonetos, resultantes do combustível não queimado ou parcialmente queimado, uma vez que o aproveitamento do combustível nos motores do ciclo Otto, de combustão interna e liberação para a atmosfera de resíduos químicos, nunca é completo (HAONAT, 2007).

Como consequência dessa poluição atmosférica, em relevante parte causada pelo trânsito, ocorrem os fenômenos do *smog*, que se observa nos centros urbanos como uma névoa de fumaça levemente escura, estagnada sobre as grandes aglomerações de emissores de poluentes, capaz de causar doenças respiratórias e irritação ocular e pulmonar, bem como a deposição ácida, que ocorre quando há a presença de óxidos sulfúricos e nitrogenados no ar, resultante da queima de combustíveis fósseis, e o efeito estufa, que ocorre quando gases presentes na atmosfera mantêm o calor dos raios solares que a atravessam (HAONAT, 2007).

A poluição sonora também está presente na lista dos problemas intimamente relacionados com o trânsito. Fenômeno típico do crescimento e do progresso (HAONAT, 2007), a poluição sonora costuma ser tratada pelos organismos administrativos do Estado e deriva da emissão de ruídos que vão além dos níveis estabelecidos pela medicina como adequados ao ouvido humano, sendo o trânsito

responsável por 80% das perturbações sonoras do meio ambiente urbano (HAONAT, 2007).

Nesse quadro o automóvel, além de poluidor por excelência, apresenta-se como um elemento problemático porque gerador de uma sociabilidade conflituosa pelo grande número de mortes que ocasiona, pelo estresse que provoca nas pessoas devido aos estacionamento forçados, promotor do “assassinato simbólico dos outros” (ALCANTARA JR., 2011, p. 133), o automóvel disputa, palmo a palmo, a via pública das cidades, em todo o país, com o transporte coletivo rodoviário, chegando o mesmo a ser um elemento indissociável das ruas brasileiras. Nelas, constitui-se também num problema: é “acusado de todos os pecados urbanos” (AMOUZOU, 2001, p. 1) porque é poluente, individualista e devorador do espaço.

O automóvel criou um “estilo de vida automobilístico” (ALCANTARA JR., 2011, p. 130) e ganhou enorme popularidade, tornando-se fenômeno de massa após a Segunda Guerra Mundial. Símbolo de consumo e status social, a venda de automóveis é alavancada por uma intensa propaganda, que chama a atenção para a mobilidade facilitada e a prosperidade de seu proprietário. No entanto, além da disputa de espaço com o transporte coletivo nas cidades, a grande frota de veículos gera problemas para o espaço público porque, além de gerarem poluição atmosférica e sonora, as transformações viárias acabaram por não acompanhar esse novo cenário (MARIN & QUEIROZ, 2000).

A grande popularização do automóvel é tida como responsável pelo aumento geral nos tempos de percurso e causadora de engarrafamentos, além da crescente agressividade dos motoristas e decrescente qualidade de vida no meio urbano.

O ambiente acaba sofrendo transformações degradantes, com a crescente dificuldade para se encontrar espaços de convivência social enquanto são cada vez mais construídos locais dedicados exclusivamente a veículos (TAPIAS-GRANADO, 1998 apud MARIN; QUEIROZ, 2000).

Haonat (2007) chama a atenção para a inversão de prioridades que ocorreu, ao longo dos anos, na sociedade brasileira, levando-se em consideração a utilização do automóvel em contraposição à otimização de espaços nas vias públicas. Essas vias interferem de modo direto na qualidade de vida das pessoas e a criação de

novas estruturas viárias não deveriam levar em consideração apenas o automóvel, “meio de transporte elitista” (HAONAT, 2007, p. 238), mas um conjunto de fatores derivados das relações sociais, envolvendo a segurança, o lazer, a vizinhança, o trabalho, dentre outras atividades comunitárias.

O automóvel é também associado de forma íntima ao crescimento dos acidentes de trânsito (MARIN; QUEIROZ, 2000), não apenas pelo incremento do número de veículos automotores, mas também pelo aumento à exposição ao risco sem que seja acompanhado de medidas apropriadas para a segurança nas vias públicas (MOHAN et al., 2008).

Dentre todos os problemas do trânsito, o acidente é considerado o pior deles no mundo inteiro (AMOUZOU, 2001). Em 2020, a considerar a progressão de acidentes nas últimas décadas, eles representarão o terceiro maior problema de saúde pública em escala mundial, ficando abaixo apenas das doenças coronarianas e os males ocasionados pela depressão (ALCÂNTARA, 2004).

Rozestraten (1988, p. 74), dentre várias definições possíveis, procura a unificação do conceito de acidente como “uma desavença não intencionada, envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiada à polícia diretamente ou através dos serviços de Medicina Legal”, embora lembre haver outras definições, a depender da finalidade ou mesmo das consequências do fato.

Já Waiselfisz (2013) utiliza-se da definição contida em documentos do Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM, órgão do Ministério da Saúde, para fundamentar sua definição de acidente de trânsito como “todo acidente com veículo acontecido na via pública” (WASELFISZ, 2013, p. 13), considerando-se definição de via pública como sinônimo de via de trânsito, ou rua, que é “a largura total entre dois limites de propriedade (ou outros limites) de todo terreno ou caminho aberto ao público”.

Os acidentes “produzem alterações e são desarranjos nas próprias veias do tráfego urbano” (ALCANTARA JR., 2011, p. 130).

Datam dos anos de 1960 os primeiros estudos promovidos pela Organização Mundial da Saúde – OMS, a respeito da mortalidade e gravidade de lesões em acidentes de trânsito (MARIN; QUEIROZ, 2000). Os acidentes são problema em todo o mundo por conta do seu elevado índice de letalidade e suas consequências sociais e econômicas. A questão é de tão alarmante dimensão que, entre 2010 e 2013, a OMS, indicou a existência de uma epidemia letal nas vias públicas do planeta. Somente no ano de 2010, 1,24 milhão de pessoas morreram no trânsito em 182 países do mundo, enquanto entre 20 e 50 milhões sobreviveram com traumatismos e feridas (WAISELFISZ, 2013). A gravidade da situação fez com que as Nações Unidas proclamassem a Década de Ação pela Segurança no Trânsito entre 2011 e 2020, com o objetivo de estabilizar e, posteriormente, reduzir o número de vítimas através da formulação e implementação de planos nacionais, regionais e mundial (WAISELFISZ, 2012).

Os traumatismos causados em acidentes de trânsito constituem a principal causa de mortalidade por lesões e a 11ª causa de deficiências físicas no mundo, estando no 9º lugar entre as causas de mortalidade. As lesões e mortes causadas no trânsito constituem um crescente problema, que afeta a saúde pública e o desenvolvimento econômico, com um custo mundial estimado em 518 milhões de dólares ao ano (MOHAN et al., 2008). No Brasil, o custo é de 5,3 bilhões de reais, apenas considerando-se as ocorrências nas áreas urbanas (ALCANTARA, 2004). No mundo, as pessoas mais afetadas por deficiências derivadas de acidentes no trânsito são adultos jovens, entre 15 e 44 anos de idade, seguidas de vítimas entre 5 a 14 anos de idade e adultos de 30 a 44 anos, enquanto 73% das vítimas fatais são do sexo masculino (MOHAN et al., 2008; WAISELFISZ, 2013).

Na atualidade, o Brasil ocupa um lugar de relevo no tocante a mortes no trânsito em decorrência de acidentes, uma vez que, segundo dados da OMS, o país ocupa a 5ª posição dentre os países do mundo com o maior número de mortes causadas no trânsito (OMS, 2004)<sup>2</sup>. Esse número pode ser ainda maior pois, apesar de a OMS recomendar a inclusão nas estatísticas das mortes em decorrência de acidentes de trânsito que ocorram até trinta dias após o evento acidentário, a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT estabelece que a morte seja

---

<sup>2</sup> Informação disponível em: <<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2004/pr24/en/>>. Acesso em: 24 mar. 2013.

assim contabilizada apenas se advier três dias após o acidente, o que provoca muitas vítimas chegarem a óbito sem que a causa registrada tenha origem no acidente de trânsito (ROZESTRATEN, 1988; MARIN; QUEIROZ, 2000).

Múltiplos fatores contribuem para o enquadramento do Brasil nesta posição, alguns deles ainda mal compreendidos pela escassez de pesquisas no tema (MARIN; QUEIROZ, 2000). Sabe-se, contudo, que colisões e atropelamentos são a segunda causa de morte prematura no país (ALCANTARA, 2004) e que entre 1980 e 2011 houve, segundo dados do SIM, 980.838 mortes por acidentes de trânsito no país, as quais se mostraram da seguinte forma: de 1993 até 1997, antes do início da vigência do atual CTB, registrou-se um considerável aumento no número de vítimas fatais (WAISELFISZ, 2012). Marin e Queiroz (2000) apontam o crescimento de 24% das mesmas vítimas entre 1992 e 1996. Entre o início da vigência do CTB e o ano 2000, os números decresceram, o que se atribui ao rigor da nova legislação e às campanhas governamentais ensejadas por ele. A partir de 2000, nota-se um aumento da ordem de 4,8% ao ano até 2005, quando o índice continuou crescendo sistematicamente (WAISELFISZ, 2012).

Os usuários mais vulneráveis da via pública em acidentes de trânsito são os pedestres, ciclistas e motociclistas. Essas vítimas são apontadas por documento das Nações Unidas como a metade do número total (WAISELFISZ, 2012) e ocupam uma posição de destaque dentre as quais os acidentes de trânsito resultam em deficiências. Como exemplo, no Brasil, em 2011, pedestres, ciclistas e motociclistas chegaram a 66,6% do total (MOHAN et al., 2008; WAISELFISZ, 2012).

As estatísticas apontam, com relação ao Brasil, uma tendência diferenciada do resto do mundo na vulnerabilidade dessas categorias em acidentes de trânsito: quedas relevantes de mortalidade entre os pedestres, pequeno aumento de vítimas fatais entre ocupantes de veículos automotores e um substancial aumento de letalidade entre motociclistas.

Além do já apontado crescimento do número de veículos automotores como um dos fatores de risco em acidentes de trânsito, alguns outros influem na possibilidade que se produzam choques na via pública segundo a Organização Panamericana de Saúde – OPS (MOHAN et al., 2008). São eles: a velocidade,



traçado e as condições da via e suas adjacências, fatores relacionados com o condutor do automóvel (idade, sexo, grau de alcoolemia, quantidade de pessoas no veículo) e relacionados ao trânsito.

A velocidade dos veículos automotores constitui-se no elemento principal do problema dos traumatismos e mortes causados no trânsito, influenciando tanto no risco, diretamente, quanto em suas consequências. Essa velocidade, explorada a partir das campanhas publicitárias que associam automóveis velozes à virilidade, exorta o condutor, principalmente dentre os jovens e adultos com personalidade imatura que insistem na direção perigosa, à chance de experimentar sensações de grandeza e fantasia de onipotência, principalmente quando a condução é associada à música no interior do veículo, aumentando um sentimento de isolamento em relação aos outros partícipes do trânsito, assim transformados em oponentes, (HILGERS, 1993 apud MARIN, 2008).

O traçado e as condições do caminho e suas adjacências atuam na acidentogênese tanto favorecendo a circulação de automotores em velocidade, quanto desestimulando tal comportamento, principalmente em cruzamentos e quando da aproximação com outros veículos, pois nestes momentos os motoristas costumam subestimar a velocidade e sobreestimar a distância do veículo que vem se aproximando.

A direção sob o efeito de álcool e drogas é fator de risco pois diminui as faculdades e a percepção do motorista, sendo igualmente um comportamento de risco o abuso da potência do veículo e da velocidade que ele desenvolve.

Muitas pesquisas apontam a relação forte existente entre a ingestão de álcool e os acidentes de trânsito, indicando a OMS que a presença de 50mg/100ml de álcool no sangue provoca a inaptidão para a condução de automóveis (MARIN; QUEIROZ, 2000).

Rozenstraten (1998) relaciona também as drogas como fatores de risco na condução de veículos, lembrando ser necessário, para evitar acidentes, a não utilização de drogas que diminuam a atenção, causem sonolência, perturbem a percepção ou diminuam a rapidez nas reações motoras, dizendo que “quanto menos drogas na estrada, melhor” (ROZENSTRATEN, 1998, p. 140).

Marin e Queiroz (2000) preocupam-se com o fator uso de drogas em acidentes de trânsito, lembrando que estudos sobre sua influência revelam-se de pouca viabilidade, uma vez que é difícil demonstrar a presença da substância no organismo da pessoa envolvida em acidente de trânsito, e que não se estabeleceu uma relação entre os níveis de metabólitos originados no consumo da droga e a sua influência na capacidade para dirigir.

A fadiga do condutor também desponta como fator de risco no trânsito, dirigir havendo dormido menos de cinco horas e entre as 2h e 5h da manhã, bem como a direção por pessoas com síndrome de apneia do sono e narcolepsia. As pesquisas da OPS concluíram, ainda, que a fim de aumentar os lucros, os proprietários de empresas transportadoras costumam obrigar seus motoristas a dirigir em velocidades excessivas, cumprir turnos indevidamente prolongados e a trabalharem mesmo estando severamente cansados. Marin & Queiroz (2000) afirmam, no entanto, que o sono, apesar de se constituir num elemento importante para as causas de acidentes de trânsito, é ainda pouco estudado porque acaba se tornando difícil investigar essa variável após a ocorrência do acidente.

Atualmente, o uso de telefones celulares tem despontado como fator de risco para acidentes de trânsito. Dirigir enquanto se usa o telefone celular pode afetar negativamente o desempenho do condutor, pois ao digitar o número ou mensagem em aplicativos, sua atenção diminui, aliado ao fato de que uma das mãos fica fora do volante do veículo. Estudos sobre a distração e exigência mental mostraram que o tempo de reação frente a obstáculos e perigos aumenta de 0,5 a 1,5 segundos quando o condutor maneja o telefone celular, expondo-o a um risco quatro vezes maior de colisão (MOHAN et al., 2008).

Dentre os fatores relacionados com a via pública, o estudo da OPS afirma que, em geral, a distribuição de acidentes entre a malha trafegável existente é homogênea porém, não raro, os acidentes acumulam-se em determinados locais, em especial nas zonas menos favorecidas socialmente, e neste particular a engenharia de tráfego é que pode ajudar a solucionar o problema de frequência e gravidade dos acidentes realizando obras viárias adequadas (MOHAN et al., 2008). Nesta ação, inclui-se a sinalização adequada das vias e os controles de trânsito.

É apontado pela OPS como um dos fatores que influenciam na gravidade dos acidentes a falta de equipamentos de segurança nos automóveis particulares, que nos países em desenvolvimento ainda não costumam ser instalados nos automóveis, que são comercializados, como itens de série (MOHAN et al., 2008). Tais equipamentos representam o avanço da engenharia em promover a segurança passiva, ou seja, dos passageiros do automóvel. Há ainda que se considerar a falta de disposições legislativas nos países para determinar uma melhoria no desenho da parte dianteira de caminhões e ônibus a fim de proteger os elementos mais vulneráveis do trânsito, que são: pedestre, ciclista e motociclistas.

O mesmo estudo lembra a utilização de caminhões de caçamba aberta para o transporte de passageiros, frequente em países mais pobres, nos quais, em caso de acidente, os passageiros são arremessados para fora, agravando as suas consequências.

Ocorre também o agravamento de acidentes por conta da não utilização ou uso incorreto de capacetes por condutores e passageiros de motocicleta, causando sérios traumatismos crânio-encefálicos, principais causas de morte e incapacidade de usuários desse tipo de veículos.

Conclui no sentido de que a não utilização do cinto de segurança em veículos convencionais, e a ausência de assentos especiais para crianças em veículos automotores conforme os regulamentos próprios, dão ensejo ao agravamento das consequências do acidente. O uso de cinto de segurança varia bastante entre os países que adotaram lei prevendo sua instalação e uso, em função do grau de aplicação da lei. Nos países mais pobres a sua correta utilização é menos frequente, embora represente uma diminuição em 60% do risco de morte em colisões no trânsito, ao passo em que a instalação e uso de assentos especiais para crianças reduz as mortes de recém-nascidos em 71% e de crianças um pouco maiores em 54% (MOHAN et al., 2008).

#### **4 SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO E SEUS COMPONENTES**

Utiliza-se a expressão “sistema de trânsito” com duas acepções distintas. A primeira é de ordem legal, contida no art. 5º do CTB, e designa um grande e complexo conjunto de órgãos e entidades de todos os níveis dos entes federativos cuja finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, seu policiamento e fiscalização, julgamento de infrações e de recursos, bem como a aplicação de penalidades.

Os objetivos dos órgãos componentes do SNT estão expostos no art. 6º do CTB, sendo eles:

- I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

O CTB institui o Sistema Nacional de Trânsito em seu art. 1º, § 2º, incumbindo-lhe também o dever de adotar as medidas aptas a assegurar o trânsito em condições seguras a todos.

Aos órgãos componentes impõe-se a responsabilidade por danos causados aos cidadãos em virtude de sua ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito coletivo do trânsito seguro, isto é, tais órgãos, ou os entes federativos aos quais sejam vinculados, podem responder passivamente em juízo se atuarem deficientemente ou deixarem de atuar na viabilização da fruição desse direito difuso ao trânsito seguro.

Por atribuição legal contida no art. 1º, § 5º do CTB, os componentes do SNT ainda devem, em suas ações, priorizar a defesa à vida, à preservação da saúde e do meio-ambiente.

O órgão máximo do SNT, coordenador de todos os demais integrantes, é o Ministério das Cidades<sup>3</sup>, ao qual está vinculado o CONTRAN, que possui atribuição normativa e consultiva, por determinação do art. 7º, inciso I do CTB.

Abaixo deles encontram-se os – Conselhos Estaduais de Trânsito CETRAN, servindo como órgãos normativos, consultivos e coordenadores no âmbito dos estados, ao lado do Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE, com a mesma atribuição e funcionando no Distrito Federal, conforme disposição do inciso II do art. 7º do CTB.

Ainda integram o sistema a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Militares dos estados e do Distrito Federal, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, e o Departamento de Estradas de Rodagem<sup>4</sup> – DER.

No âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, há ainda órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários para atuarem sob a regulamentação nacional do CONTRAN e com atribuições fixadas na lei. Os órgãos executivos estaduais são os Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, enquanto o nacional é o DENATRAN, por disposição do art. 7º do CTB.

#### **4.1 O trânsito como sistema**

Além da reunião e interação desses órgãos executivos e normativos, pode ser atribuída uma outra dimensão para a expressão sistema de trânsito. Trata-se da ideia do trânsito como sistema, integrado por todos os seus partícipes, sejam eles os próprios órgãos executivos e normativos, os motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres, com especial enfoque na dimensão humana de tais componentes.

O trânsito é um sistema do qual o destinatário final não é o veículo, mas o ser humano, em constante e forçosa interação com todos os seus demais partícipes. Por mais que se criem e fiscalizem regras de circulação e conduta, por mais que as cidades sejam mais ou menos planejadas em função da mobilidade urbana,

---

<sup>3</sup> Anteriormente essa função era afeta ao Ministério da Justiça, passando ao Ministério das cidades após o decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003.

<sup>4</sup> O organograma completo se acha em: <<http://www.denatran.gov.br/snt.htm>>. Acesso em: 29 jun. 2014.

favorecendo o transporte coletivo ou o individual, restringindo certas áreas à circulação de veículos pesados ou leves, o trânsito de hoje deve ser pensado sob a ótica de seu destinatário (HAONAT, 2007, p. 219), possibilitando que tenha a experiência do direito ao trânsito seguro, do mesmo modo que ao bem-estar e um meio-ambiente favorável.

Vislumbrando de forma mais ampla a ideia do trânsito como sistema, Rosenztraten (1998) indica que seus componentes, ou subsistemas, são a via, o veículo e o ser humano.

A palavra “via” não designa somente a pista por onde se deslocam os partícipes do trânsito, mas todo tipo de pavimento, sinalizações presentes na via, sejam elas horizontais ou verticais como placas e semáforos, meios-fios e pinturas no asfalto com instruções do tipo “pare” e “devagar”, os pedágios, cruzamentos, bifurcações, dentre outros. De modo ainda mais amplo, menciona os próprios veículos que andam em torno de quem está no trânsito, e esse todo constituindo-se num ambiente vivo e movimentado ao qual é preciso reagir.

Esse ambiente, dotado de elementos estáticos e dinâmicos, enquadra-se num entorno maior, em parte natural – o céu, nuvens, árvores, condições climáticas – e em outra, construído – os edifícios, lojas com seus anúncios etc. Assim, a noção de via incorpora tudo aquilo que rodeia o veículo e o pedestre, um meio pelo qual ambos se movimentam.

Outro subsistema é o veículo, massa em movimento que não se apresenta como elemento estático, mas que se move entre os ambientes, tendo-os diferentes a cada instante. O veículo assume as formas mais diversas como caminhões, automóveis, motocicletas, táxis, bicicletas, dentre outros. Todos eles dispõem de mecanismos para controlar sua direção, regular a velocidade, frear, bem como meios de comunicação, iluminação, ampliação de campo visual e amortecimento de choques.

O ser humano, peça de maior importância no trânsito (ROSENZTRATEN, 1998), constitui-se também no subsistema mais complexo e é que mais sofre a experiência advinda dos acidentes. Ele desempenha diversos papéis como participante ativo do trânsito. São usuários da via pública, pedestres, ciclistas ou

motoristas de diversas categorias, atuando ainda como agentes públicos, na polícia ou fora dela, para fiscalizarem e eventualmente imporem as normas do trânsito.

## **5 A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM BREVE PERSPECTIVA HISTÓRICA**

Datam do princípio do século XX as primeiras ações educativas para o trânsito sob o ponto de vista de promovê-lo como um ambiente seguro. Os acidentes de trânsito já eram vistos como um problema social nos anos de 1950, e o número deles continuou a crescer pelos anos de 1960. Nessas duas décadas, os governos passaram a empreender esforços para minimizar os efeitos provocados pelo crescimento do transporte motorizado. Naquele momento, as ações educativas de trânsito visavam, principalmente, reduzir a quantidade e as consequências dos acidentes (FARIA; BRAGA, 2004).

O enfoque que se dava ao trânsito e seus problemas nessa época ditavam a abordagem que era empregada à educação para o trânsito. Os acidentes eram vistos destacadamente sob o ponto de vista jurídico, tratando-se de apurar a responsabilidade pela sua ocorrência. Entendia-se que a sua gênese estava no não cumprimento da lei e na falha do homem em se adaptar à nova tecnologia do automóvel. Destarte, o conteúdo da educação para o trânsito continha um apelo à cautela e à responsabilidade dos usuários do sistema viário (FARIA; BRAGA, 2004).

A Inglaterra preocupou-se com a educação para o trânsito desde que o automóvel passou a ser um objeto de consumo de massa, tendo direcionado seus esforços iniciais principalmente ao estudo das vias de trânsito e às formas de reduzir acidentes (PEREIRA, 1980 apud BOTELHO, 2009).

O Brasil não se diferencia tanto de outros países em relação à época em que tornaram obrigatória a educação para o trânsito no ensino formal. Na França, teve início em 1957, ao passo em que nos Estados Unidos começou na pré-escola em 1978 (FARIA; BRAGA, 2004), embora já no início da década de 20 do século XX, já estivesse presente no sistema educacional como disciplina, da mesma forma que na Suécia, datando dos anos de 1930 a adoção de campanhas educativas que visavam alertar e reduzir o crescente número de acidentes (SANTOS, 1989).

No Brasil, a promoção de campanhas educativas remonta aos anos de 1930 (BANDEIRA; ANDRADE, 1965), e a inserção da educação para o trânsito no ensino



foi pelo Código Nacional de Trânsito de 1966 (FARIA; BRAGA, 2004). Em 1968, o Conselho Federal de Educação exarou o parecer nº 675, propondo o ensino de noções sobre o trânsito nas escolas públicas e particulares, tendo o mesmo órgão determinado, em 1972, um curso nas escolas de ensino fundamental e médio sobre educação de trânsito, através do parecer nº 34. Já em 1978, o DENATRAN buscava uniformizar a implantação nos ensinos de todos os níveis a educação para o trânsito (TEODORO, 2014), o que foi consolidado pelo CTB de 1997, sendo que, ainda em 1991, a temática constituía-se num dos itens da portaria nº 678 do Ministério da Educação, cujo conteúdo determinava aos sistemas de ensino, em todas as instâncias, que contemplassem temas e conteúdos referentes, dentre outras coisas, à educação no trânsito (CONTRAN, 2006).

### **5.1 Características da educação para o trânsito no Brasil na educação formal**

O comportamento do ser humano relaciona-se com sua capacidade de aprendizagem, porque é através da educação que ele adquire os conhecimentos que não trazia por hereditariedade. O processo de aprendizado pode ocorrer tanto de forma individual, quando o próprio homem busca aprender através da experiência, como pela transmissão de conhecimento entre os indivíduos. Esta última forma acabou se tornando uma importante estratégia do homem na luta pela preservação da vida, pois é através da experiência dos outros, seus contemporâneos ou antepassados, que ele forma sua herança cultural, vivenciando um processo de educação através do qual, mediante a capacidade de aprendizagem do homem, este adquire experiências aptas a influenciar seus comportamentos, ideias e ações (SOUZA, 2010).

A educação é tida como a forma mais eficiente de promover a transformação da realidade social, fazendo com que o indivíduo seja mais consciente a respeito de seu papel na sociedade (TEODORO, 2014). Na sua essência, a educação objetiva levar o homem a estabelecer uma visão crítica, que o torna capaz de tomar consciência da realidade que o cerca, possibilitando uma ação responsável (SIMIONI, 2007). A conscientização dessa realidade prepara os indivíduos para um desenvolvimento profundo, com bases sólidas a partir da educação recebida. (BOTELHO, 2009).

A educação é elemento da maior importância, porque prepara os indivíduos para o mundo, que está em constante modificação. É através da educação que as novas gerações têm contato e aprendem as normas da convivência em sociedade, sendo um fundamental elemento do qual depende a ordem social democrática (SOUZA, 2010) e, no contexto atual, no qual têm aumentado e se acentuado o número de acidentes de trânsito, seu capital problema, são necessárias políticas públicas que tornem o espaço mais democrático, e que a educação para o trânsito seja vista de forma emancipatória e preparatória para o convívio social (SOUZA et al., 2011).

No Brasil, a educação para o trânsito é determinada em lei. Entretanto, ainda tem sido tratada de forma heterogênea, pouco organizada, não alcançando os objetivos a que se propõe. O currículo escolar, que não contempla educação para o trânsito, faz o tema ser apresentado de modo inconsistente, e os docentes, sem um preparo específico para se tornarem educadores de trânsito, não encontram motivação para apresentá-lo. Defende-se uma revisão da forma como a educação para o trânsito é apresentada nos dias de hoje, levando-se em consideração a necessidade de que crianças e adolescentes tenham contato com ela já desde os primeiros anos de suas vidas (BROSSI, 2010).

No entendimento de Pavarino Filho (2004), os paradigmas vigentes na educação para o trânsito, atualmente, sofrem uma forte influência dos conceitos de segurança viária, tendo suas origens na área técnica. Essa visão tecnicista é limitada, e não leva em consideração as possibilidades abertas pelo atual CTB, que podem imprimir à educação para o trânsito uma dimensão social, política e cultural.

A educação para o trânsito é apresentada quase da mesma forma que um “adestramento”, um manual de etiqueta viária, pouco propícia a uma ação crítica e participativa, por vezes reproduzindo os valores defendidos pelos dirigentes encarregados dos órgãos de trânsito, por outras imprimindo uma linguagem técnica ou fortemente legalista. As diversas iniciativas apresentadas, dentre as quais destacam-se as campanhas educativas promovidas por iniciativa de órgãos públicos, ainda sofrem com a falta de continuidade por conta das prioridades políticas que costumam variar de momento a momento (PAVARINO FILHO, 2004).

## 5.2 A função da educação para o trânsito

A educação para o trânsito é entendida como algo que contribui positivamente para a mudança de mentalidade dos usuários do sistema de trânsito, quando favorece neles uma postura consentânea com o regramento de trânsito, objetivando a diminuição de acidentes e mortes (TEODORO, 2014).

Na visão de Simioni (2007) a sua importância nas escolas é a promoção de mudanças no comportamento do ser humano e na formação dos futuros cidadãos e condutores de veículos, visando uma contribuição para a segurança. O ambiente da escola é reputado como adequado para se desenvolver ações educativas voltadas para a segurança no trânsito (TEODORO, 2014), pois ele propicia e favorece o contato dos alunos com os diversos tipos de conhecimentos, algo que é inerente ao processo ensino-aprendizagem (BOTELHO, 2009).

A educação para o trânsito é tida como um instrumento para possibilitar a queda no número de acidentes e na conscientização de quem participa do trânsito. Mas, além daquela promovida nas escolas, ela engloba também as campanhas educativas para o público em geral, das quais a eficiência já foi provada. As campanhas educativas podem mobilizar para o uso de cinto de segurança, para a adoção de práticas positivas na condução de veículos, para a não ingestão de bebidas alcoólicas ao manejar o automóvel, ao uso da faixa de pedestres, dentre outros (ALCANTARA, 2004).

Segundo Mohan et al. (2008), a educação, acompanhada de campanhas de publicidade, tem um papel preponderante no âmbito da prevenção de problemas derivados do trânsito, constituindo-se no seu pilar fundamental. Tais estratégias, no entanto, precisam ser associadas a outras ações que promovem a segurança: ao controle do trânsito pelas autoridades competentes e planos de ação sobre as vias, a melhoria dos ambientes onde o trânsito ocorre, bem como o efetivo cumprimento das disposições legislativas. Afinal, segundo esses autores, embora as estratégias educativas possam, por exemplo, surtir resultados com relação ao conhecimento de pedestres sobre as atitudes a adotar ao estar no trânsito, inexistem comprovações de que elas, por si só, diminuam o risco de sofrerem acidentes provocados por veículos motorizados.

Ressaltam, ainda, que programas educativos e de capacitação dedicados aos jovens para o aumento da destreza em conduzir bicicletas, ou aos adolescentes sobre os perigos de dirigir sob a influência de álcool, até produziram efeitos contrários sobre a atitude de seu público alvo e a incidência de lesões provocadas por acidentes, pois essa capacitação acabou gerando crenças irreais a respeito das próprias capacidades, e os pais acabaram sobreestimando a capacidade de seus filhos, que ficaram expostos a situações de maior risco (MOHAN et al., 2008).

## **6 CAMPANHAS GOVERNAMENTAIS EDUCATIVAS SOBRE O TRÂNSITO**

Segundo Torres (2011), define-se campanha educativa como uma atividade que se proponha à promoção de um esclarecimento à sociedade a respeito de um determinado assunto, utilizando abordagens diferentes da que é adotada na educação formal, atuando como um instrumento de educação informal. A campanha educativa pode ser realizada de diversas formas, por meio da veiculação de sua mensagem por panfletos, cartazes, utilizando como recursos o teatro, o rádio, representações dentre outros. Esta autora compara a campanha àquela tipicamente utilizada no meio publicitário, onde, a partir de uma ideia, procura-se vender o produto. Neste caso, o produto é melhorar ou preservar a vida do público-alvo, isto é, a população que vivencia o trânsito, à qual é preciso informar, mobilizar, prevenir ou alertar, em busca de um comportamento favorável que lhe propiciará segurança e qualidade de vida. Como exemplos podem ser citadas campanhas que mobilizam motoristas e passageiros a utilizarem o cinto de segurança, crianças a viajarem de automóvel em assentos adequados de acordo com sua faixa etária, a não se utilizar o telefone celular na condução de veículos, a respeitar os limites de velocidade, dentre outros.

O CONTRAN, em sua resolução 314/2009, artigo 1º, parágrafo único, define como campanha educativa toda a ação que tenha por objetivo informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para que adote comportamentos que lhe tragam segurança e qualidade de vida no trânsito.

As campanhas governamentais educativas sobre o trânsito encontram sua matriz legislativa no próprio CTB, que divide atribuições dentre os integrantes do SNT, mencionando a forma que devem tomar, o conteúdo que deve ser considerado no momento da criação e o tema da campanha a ser elaborada, bem como seu modo de veiculação.

Pela forma como as atribuições foram distribuídas ao longo da disciplina legal do tema, a realização e veiculação de campanhas cabe a todos os órgãos do SNT, não sendo atribuição exclusiva de nenhum deles, mas responsabilidade de todos em sua esfera de atuação.

O estímulo e a orientação às campanhas educativas de trânsito cabem aos CETRAN e ao CONTRANDIFE, por disposição do art. 14, inciso IV do CTB.

Até o próprio funcionamento e atribuição dos órgãos do SNT deve ser objeto de campanha educativa para a informação dos cidadãos, pois dispõe a mesma lei, em seu artigo 73, parágrafo único, que o cidadão e as entidades civis devem ser esclarecidos, por meio de campanhas, a respeito das atribuições dos órgãos do SNT para que perante eles possam exercer o direito de solicitar, por escrito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes ao CTB, conforme disposição do artigo 72.

Ao CONTRAN cabe estabelecer, a cada ano, os temas e os cronogramas das campanhas em âmbito nacional, que devem ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Tais campanhas devem ser veiculadas, especialmente, nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e durante a Semana Nacional de Trânsito, por disposição do artigo 75.

Com relação à periodicidade, essas campanhas são de caráter permanente, e os concessionários de canais de televisão e emissoras de rádio-fusão são obrigados a difundir-las gratuitamente, a intervalos recomendados pelos próprios integrantes do SNT (BRASIL, 1997).

Os outros órgãos componentes do SNT também devem promover campanhas, no âmbito de sua circunscrição, levando em consideração as particularidades de cada local em que atuam, pois o trânsito assume contornos e problemas diferentes conforme se trate de uma pequena ou grande cidade, em regiões mais ou menos densamente povoadas conforme disposto pelo artigo 75, § 1º do CTB.

Quando se trata de conduta a ser seguida nos primeiros socorros, pelo que determina o artigo 77 do CTB, em caso de acidentes de trânsito, o Ministério da Saúde também se envolve em campanhas educativas de trânsito, de modo permanente, sendo intensificadas nos mesmos períodos em que as demais são preferencialmente veiculadas.

Além de temas diferentes trazidos anualmente nas campanhas do CONTRAN, devem ser trabalhados os principais fatores de risco que, segundo o próprio órgão, são os que mais causam acidentes de trânsito: acidentes com pedestres, ingestão de álcool, excesso de velocidade, segurança veicular, equipamentos obrigatórios dos veículos e seu uso, segundo conteúdo da resolução nº 30/1998 do CONTRAN.

De forma complementar às campanhas determinadas em lei, toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, deve incluir, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito em conformidade com a temática anualmente determinada pelo CONTRAN, a ser veiculada conjuntamente com as informações que a peça publicitária trazer (BRASIL, 1997).

Assim, por determinação legal, as campanhas educativas para o trânsito devem estar sempre presentes na sociedade, sendo divulgadas das mais variadas formas e com conteúdos determinados pelos órgãos responsáveis.

### **6.1 Conteúdo e forma das campanhas governamentais de educação no trânsito – metodologia de construção**

O CONTRAN, na sua resolução nº 314/2009, buscou estabelecer procedimentos para a execução de campanhas educativas no trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do SNT, considerando importante a adoção de padrões para unificar concepções e valores a serem transmitidos pelos integrantes do Sistema.

Baseando-se na Política Nacional de Trânsito, cujas diretrizes encontram-se na resolução nº 166/2004 da mesma entidade, esta se preocupou com o fato de, por vários anos, o trânsito ter sido tratado como uma questão policial e de comportamento individual dos usuários, necessitando, por outro lado, ser tratado no campo da engenharia, da administração, do comportamento e da participação social.

Procurando reverter essa tendência, a Política Nacional de Trânsito:

preconiza que um trânsito calmo e previsível, estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica

da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é um dever de todos (Anexo A resolução 314/09 p. 3).

A partir dessas diretrizes, o órgão considera fundamental que se realizem campanhas educativas promovendo o trânsito cidadão, seguro e participativo, onde a vida seja preservada, bem como a saúde e o meio-ambiente, e nas quais se busquem a redução do número de vítimas de acidentes de trânsito, seus índices e gravidade e, ainda, a diminuição da emissão de poluentes e ruídos.

Para o CONTRAN, as ações das campanhas constituem-se em educação continuada:

a orientar o cidadão e toda a comunidade quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro (idem).

Segundo a resolução citada, as campanhas educativas não devem, no entanto, trabalhar apenas a ideia da segurança no trânsito. Devem, sobretudo, estimular comportamentos éticos e de cidadania e que sejam voltados para o bem comum, inclusive levando em consideração a visão arraigada em nossa sociedade de que, no trânsito, privilegia-se o automóvel em detrimento do pedestre, o usuário de veículos motorizados em detrimento de quem vai a pé, contra o que se favorece a democratização do ambiente do trânsito e a inclusão social de seus partícipes.

Para viabilizar as campanhas educativas com tais conteúdos, a resolução nº 314/2009 estabelece uma metodologia para as campanhas educativas de trânsito aptas, segundo ela, a produzir uma mudança nas atitudes através de uma orientação para orientar a sua execução. Desta forma, são evitadas campanhas veiculadas sem qualquer critério ou um cuidadoso planejamento.

Pela disposição da resolução em estudo, as campanhas devem ser precedidas de pesquisa dos indicadores qualitativos e/ou quantitativos aptos a traduzir as percepções da população em relação ao trânsito, perguntando-lhe a opinião, suas maiores preocupações e as dificuldades que enfrentam no trânsito, e seu envolvimento com acidentes (CONTRAN, 2009).



Outro viés a ser considerado pela pesquisa prévia à realização da campanha é a relação entre passageiros, pedestres e condutores com as estatísticas do trânsito, correlacionando-os pela condição de passageiros, pedestres ou condutores, a faixa etária, o sexo e outras questões relevantes para a determinação de temas, objetivos e público-alvo da campanha.

A resolução preconiza uma ligação efetiva entre os dados coletados na pesquisa e a elaboração da campanha, pois em função dos resultados é que se define a concepção e o tema a ser abordado, modula-se a linguagem utilizada, a seleção das mídias através das quais a campanha será veiculada, bem como a frequência de sua veiculação pelos meios escolhidos.

A orientação do documento é a escolha das mídias entre rádio, televisão, cinema, telefone, jornais, revistas, cartazes e internet, e quanto aos modelos de peça produzidas para a campanha, estes podem ser filmes, *spots* de rádio, *folderes*, cartazes, *outdoors*, entre outros.

Independentemente dos resultados apontados, entretanto, algumas diretrizes devem ser consideradas na elaboração da mensagem da campanha, enumeradas entre os itens 2.1 e 2.6 da resolução nº 314/2009, a saber:

A utilização de linguagens acessíveis e de fácil compreensão à população em geral, assim como a fundamentação em preceitos técnico-legais, garantindo a transmissão de informações corretas sobre quaisquer assuntos relacionados ao trânsito;

O foco no ser humano, visando a construção de uma cultura e de uma ética democráticas no trânsito, fundadas no direito de ir e vir, com o objetivo de assegurar a vida;

O destaque a ações preferencialmente propositivas, que ressaltem aspectos positivos, buscando a identificação do público com situações de seu cotidiano no trânsito, de forma a levá-lo à análise e à reflexão de suas atitudes;

O atendimento aos princípios e valores éticos presentes na PTN – Política Nacional de Trânsito;

O extremo cuidado com abordagens negativas ou que apresentem violência para evitar a anodinia;

A necessidade da adoção de critérios para selecionar personagens e personalidades a serem usadas nas campanhas, considerando a imagem que têm perante o público, especialmente no que diz respeito à observância dos princípios e valores éticos. É aconselhável a associação das campanhas a personagens e personalidades identificadas com atitudes responsáveis e respeitadas para com a coletividade e as leis em geral. Cuidados devem ser tomados quanto ao histórico de envolvimento das referidas personagens e personalidades em problemas de responsabilidade em acidentes de trânsito ou ocorrências semelhantes.

A resolução determina um procedimento pelo qual a campanha, uma vez realizada e antes de ser exibida ao grande público, deve passar, chamado de pré-teste, no qual o trabalho é submetido a uma pesquisa junto ao público-alvo, de modo a se aferir se o material produzido atende às expectativas, da mesma forma que, após a divulgação da campanha nas mídias, a mesma deve ser submetida a uma avaliação, chamada pós-teste, com o fito de avaliar se os objetivos da mesma foram alcançados ou não.

O resultado global esperado da campanha, por exemplo a redução do índice de acidentes ou de vítimas, não é relevante no pós-teste, que leva em consideração indicadores focados em aspectos comportamentais diretos dentro da amostra de público analisada.

## **6.2 Uma metodologia alternativa de construção das campanhas de educação no trânsito**

Não obstante o CONTRAN estabelecer todas essas diretrizes a respeito da realização das campanhas, afirma Torres (2011) que estudos sobre campanhas educativas de trânsito ainda são raros no Brasil, e alguns temas abordados carecem de uma bibliografia mais especializada, havendo pouca informação sobre os resultados da metodologia empregada, a estruturação dos projetos, o alcance dos objetivos das campanhas e o comportamento do público destinatário antes e depois da realização destas.

Prossegue esta autora dizendo que:

É comum ouvir, por exemplo, que as campanhas educativas com estilo mais chocante funcionariam mais para a redução dos conflitos e dos acidentes de trânsito do que outros tipos de campanhas; por outro lado, muitos especialistas dizem que a causa da maioria dos acidentes e conflitos de trânsito está no fator humano, e que a solução estaria na educação. Em outra direção, os educadores reclamam da falta de investimento nessas ações. (TORRES, 2011, p. 47).

Apesar de tais campanhas serem realizadas permanentemente por imposição legal aos órgãos do SNT, elas não consideram aspectos relevantes que determinariam o alcance de seus objetivos, como a classificação da campanha dentro de uma metodologia, a organização da mesma e a posterior avaliação dos

resultados. Sem tais procedimentos, a impressão seria a de que as campanhas nunca atingem a sua finalidade (KANKI, 1995).

Por isso, Torres (2011) considera que o foco deve ser ampliado, defendendo que apenas as campanhas educativas não terão como efeito a diminuição dos problemas do trânsito como a violência, acidentes e conflitos, mas é preciso que outras ações caminhem juntas, que passam pela engenharia e fiscalização, levando principalmente à adoção de novos comportamentos dentre os partícipes do trânsito enquanto sistema.

Com aspectos diferentes do esforço legislativo presente na resolução nº 314/2009, Torres (2011) propõe uma metodologia própria para a construção do projeto de campanha dividida em categorias, dizendo que boa parte das ações educativas no trânsito não são realizadas de modo profissional e com a qualidade necessária (TORRES, 2011). Para ela, a importância é que a campanha:

1. chame a atenção;
2. desperte o interesse;
3. provoque desejo;
4. leve à memorização;
5. desencadeie a ação. (TORRES, 2011, p. 48)

A partir daí, deve-se enquadrar a construção da campanha na primeira categoria, que é o foco da mesma, o que torna o trabalho mais fácil, relacionado com o assunto que será tratado na campanha educativa. Antes da escolha do foco, é necessário empreender-se um estudo para conhecer as necessidades locais de onde será executada a campanha, ou o que busca enfatizar o órgão que esteja realizando essa campanha.

Os focos das campanhas educativas são divididos em: legislação de trânsito e infrações, dados estatísticos, mortalidade/morbidade no trânsito, socialização ou acessibilidade e mobilidade sustentável.

Depois, deve-se escolher a categoria estilo da campanha, ou seja, como será buscado transmitir a mensagem e seu conteúdo. Para Torres (2011, p. 59), o estilo de uma campanha “é o registro da expressão utilizada por ela, ou seja, como a campanha se expressa para as pessoas que a receberão”.

Os estilos propostos são o chocante, o choque implícito, poético/positivo, cômico, emotivo, racional, mobilizador e infantil.

Cabem no estilo chocante as campanhas educativas de trânsito que usam a linguagem para chocar de uma maneira explícita e violenta, mostrando a imagem de acidentes graves, com pessoas mortas, feridas ou ensanguentadas. Tais campanhas não são comuns no Brasil, mas utilizadas com frequência em países europeus. Entre nós, alguns especialistas defendem justamente este tipo de abordagem para as campanhas de trânsito, enquanto outros duvidam de seus efeitos, embora sejam ainda inexistentes estudos que comprovem tais opiniões (TORRES, 2011).

Na resolução nº 314/2009 do DENATRAN, a campanha que tenha abordagem negativa ou que apresente violência, é apontada como devendo ser tratada com muito cuidado para evitar a anodinia, que é definida no mesmo documento como ausência de dor, espécie de anestesia da capacidade de impressionar com algo violento e, por conseguinte, banalizá-lo.

Entretanto Torres (2011) propõe que a campanha pode adotar o estilo de choque implícito quando, no lugar de vítimas mortas, feridas ou ensanguentadas, a mensagem transmitida pela campanha é subentendida a partir da utilização de imagens mais leves. Neste caso não aparecem pessoas mortas, mas imagens que remetam aos perigos de um comportamento imprudente ou inseguro no trânsito.

Como exemplo, cita a campanha realizada em vídeo pelo DENATRAN, intitulada “Esse é o Código”, que mostra comparações entre a ação e seu resultado, mas sem imagens fortes, como um sinal vermelho de trânsito ao lado de uma bolsa de sangue e a seguinte frase: o sinal vermelho não é vermelho por acaso; a faixa do curativo na cabeça de uma pessoa que sofreu um acidente é comparada à faixa de travessia de pedestres com a frase: atravessar na faixa, esse é o código; um pedal de acelerador e uma arma com a frase: não é à toa que acelerar demais significa disparar; e, por fim, a imagem dos dois pés de um cadáver com duas garrafas de cerveja ao lado e a frase: estupidamente gelada. (TORRES, 2011). As figuras a seguir mostram imagens dessas campanhas (figuras 1 a 6).

Figura 1 - Cena da campanha: “Esse é o código” – Faixa de pedestre.



Figura 2 - Cena da campanha: “Esse é o código” – Faixa de pedestre fazendo alusão à faixa na cabeça do pedestre que se acidentou.



Figura 3 - Cena da campanha: “Esse é o código” – Sinal vermelho.

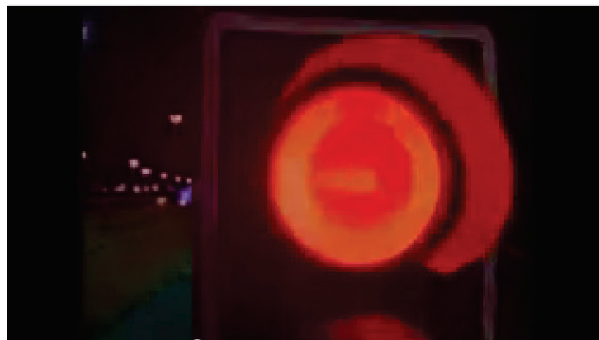


Figura 4 - Cena da campanha: “Esse é o código” – Sinal vermelho, relacionando com o sinal vermelho que não foi respeitado.

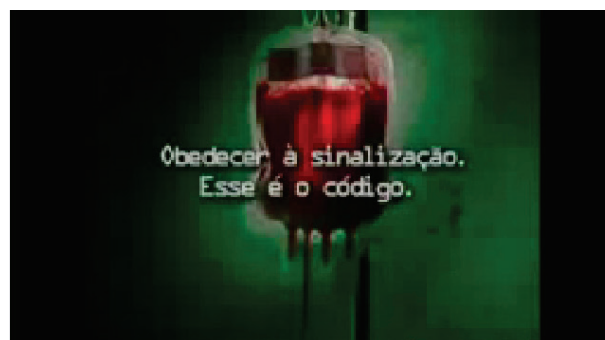


Figura 5 - Cena da campanha: “Esse é o código” – Bebida e direção.



Figura 6 - Cena da campanha: “Esse é o código” – Bebida e direção relacionando com a morte após acidente.



Já as campanhas que adotam o estilo poético/positivo visam utilizar-se do aspecto sentimental ou emotivo das pessoas, inspirando o público-alvo a assumir comportamentos e praticar atitudes corretas na busca de uma convivência melhor no trânsito e a redução do número de acidentes e conflitos, a exemplo da campanha realizada em 2006 pelo DENATRAN, intitulada “Dê a preferência à paz”. Direcionada especificamente a motociclistas, ela mostrava uma criança acenando para um motociclista e a fala: no trânsito, quem faz a paz é você.

No estilo cômico enquadram-se as campanhas educativas que tratam os problemas de trânsito de forma lúdica, com bom humor, capaz mesmo de excitar a hilariedade, para transmitir a mensagem objetivada. Não raro, tais campanhas também utilizam-se de linguagem irônica.

Torres (2011) fornece como exemplos deste tipo de campanha a empregada pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTrans, que teve boa receptividade de público. O mote da campanha foi chamar a atenção para comportamentos diários inadequados dos infratores às normas de trânsito, tratando

situações de maneira engraçada e até um pouco constrangedora. Foi utilizada a expressão “que papelão!”, de uso popular, que “denota perplexidade diante de alguma atitude vergonhosa ou inapropriada” (TORRES, 2011, p. 64), quando se mostrava um condutor cometendo a infração. Todo o material gráfico da campanha foi produzido em papelão ou em material imitando papelão, além de terem sido utilizadas praticamente todas as outras mídias disponíveis para veiculá-la (op. cit. Idem). As figuras a seguir mostram cenas dessa campanha, conforme veiculada na forma televisiva (figuras 7 a 10).

Figura 7 - Cena da campanha "Que papelão" – Estacionando no ponto de ônibus.



Figura 8 - Cena da campanha; "Que papelão".

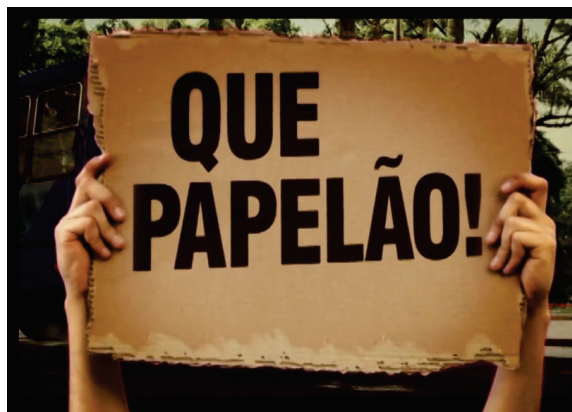


Figura 9 - Cena da campanha: "Que papelão" – Dirigindo e falando ao celular.



Figura 10 - Idealizadores da campanha: "Que papelão".



Em 1997, no início da vigência do atual CTB, o município de Curitiba, no Paraná, também veiculou uma campanha intitulada Programa Cidadão em Trânsito, de estilo cômico, promovida pela Prefeitura de Curitiba e pelo DETRAN do Paraná, que pode ser mencionada como exemplo. Produzida em vídeo, ela procurava ridicularizar de forma engraçada quem cometesse infrações às normas de circulação viária, focando essencialmente nos motoristas de automóvel e em comportamentos como imobilizar o veículo no cruzamento, parar o automóvel em fila dupla atrapalhando a fluidez do trânsito e passar em sinal vermelho a alta velocidade.

Nos vídeos, utilizando imagens reais e animação, o motorista, ao volante do automóvel, que fecha irregularmente o cruzamento, se transforma numa anta. A condutora que para em fila dupla se transforma em perua e o que passa com o sinal



vermelho é transformado em rato<sup>5</sup>. Nas imagens seguintes, são mostradas cenas da Campanha dos Bichos, com a motorista que se transforma em peru, do que se transforma em rato e o que se transforma em anta, seguidas de dois *frames* do filme com os responsáveis pela campanha (figuras 11 a 18).

Figura 11 - Cena da campanha: "Bichos: Perua".



Figura 12 - Cena da campanha: "Bichos: Perua".



Figura 13 - Cena da campanha: "Bichos: Ratão".



---

<sup>5</sup> As campanhas em vídeo estão disponíveis no canal da OpusMúltipla no You Tube. Disponível em: <<http://www.youtube.com/user/OpusMultipla>>. Acesso em: 02 jul. 2014, que foi a empresa de comunicação social que as produziu em 1997.

Figura 14 - Cena da campanha: "Bichos: Ratão".



Figura 15 - Cena da campanha: "Bichos: Anta".



Figura 16 - Cena da campanha: "Bichos: Anta".



Figura 17 - Cena final da campanha: "Bichos".



Figura 18 - Idealizadores da campanha: “Bichos”.



Quando adotam o estilo emotivo, as campanhas procuram o meio de sensibilizar, causar comoção, apelar para os sentimentos das pessoas a partir da exibição de imagens ou depoimentos de parentes de vítimas de acidentes de trânsito, ou relato das consequências sofridas por quem passou por esse tipo de evento, envolvendo representações fictícias ou acontecimentos reais. Torres (2011) dá como exemplo a campanha educativa elaborada em 2007 pelo Ministério da Saúde, na qual, em vídeo, mostravam-se pessoas olhando para porta-retratos como que relembando parentes e amigos falecidos, dando a entender que a causa da morte das pessoas retratadas foram acidentes de trânsito, tendo ao fundo uma música em cuja letra há a afirmação de que “não dá para esquecer de um filho, um irmão, um pai” (TORRES, 2011, p. 66). As figuras abaixo mostram cenas dessa campanha de caráter emotivo (figuras 19 a 21).

Figura 19 - Cena da campanha: "Não dá para esquecer" – Pensando no filho que morreu.



Figura 20 - Cena da campanha: "Não dá para esquecer" – Pensando em um irmão que morreu.



Figura 21 - Cena da campanha: "Não dá para esquecer" - Pensando em um amigo que morreu.



No estilo racional, o objetivo é demonstrar racionalmente, por meio da informação, atitudes corretas ou incorretas de usuários das vias, de forma bem sucinta, direta, clara (TORRES, 2011, p. 66), a exemplo do DETRAN do Espírito Santo que produziu um vídeo informativo mostrando dois rapazes no interior de um automóvel apontando erros e acertos de outros condutores na via pública, no qual um dos personagens fala para o outro sobre os riscos de não se manter a distância de segurança do veículo da frente ou de não respeitar o pedestre.

No estilo mobilizador, a campanha educativa procura envolver os vários partícipes do trânsito, sejam eles motoristas, ciclistas ou pedestres, por meio de comunidades como a escola, igreja, associações de bairro, o comércio, dentre outros, exortando-os a participar efetivamente das atividades que a campanha envolve (TORRES, 2011). A exemplo desse tipo de campanha, a BHTrans promove, anualmente desde 2001, no dia 22 de setembro, o “Dia na Cidade sem meu Carro”, durante o qual mobilizam-se os membros da sociedade a participarem deixando o automóvel em casa, optando por outros modais de transporte como a bicicleta ou mesmo a caminhada, quando alguns trechos ou avenidas inteiras da cidade são

fechados e cobertos de grama artificial a parte asfaltada, favorecendo a convivência entre pedestres, eventos culturais e ações para o público infantil. A imagem seguinte (figura 22) é um dos cartazes que foram produzidos para a mencionada campanha.

Figura 22 - Campanha: Mobilização BH TRANS.



Quando a campanha é realizada para o público infantil, é preciso utilizar-se recursos próprios deste público, como história em quadrinhos, personagens infantis, desenho, dentre outros. Mas essas campanhas também podem ter apenas a linguagem infantil, e voltadas ao público adulto.

No primeiro caso, Torres (2011) alerta para a necessidade de se distinguir claramente esse público destinatário, pois se este for realmente de crianças, a linguagem e o conteúdo devem ser específicos, não se devendo tratar crianças como mini-adultos (TORRES, 2011, p. 69) ensinando-lhes placas de trânsito, regras de circulação de veículos dentre outros, uma vez que esses temas não lhes dizem respeito. A criança deve ser tratada como aquela "que atravessa e brinca na rua, que, dependendo do local, pega carona na parte externa do ônibus" (TORRES, 2011, p. 70)

Campanhas dirigidas ao público infantil têm, segundo Torres (2011), um objetivo que só se alcança em longo prazo, pois ajudam na formação dos futuros condutores de veículos.

Em 2008, o DENATRAN lançou a campanha Educativa "Ajude a salvar nossas crianças", cuja imagem com os personagens de histórias infantis como os

Três Porquinhos, a Branca de Neve e a Chapeuzinho Vermelho são utilizadas como mote, mostrado na figura a seguir (figura 23). Descreve Torres (2011):

Entre seus protagonistas estavam personagens de histórias infantis, como a Branca de Neve, o Lobo Mau, a Chapeuzinho Vermelho e os Três Porquinhos. Os vídeos mostram os personagens discutindo sobre o que está acontecendo com o trânsito e os riscos que as crianças correm em algumas situações. Durante a discussão, surgem ideias malucas como levar todas as crianças para a floresta, onde não há riscos, e transformar os carros em abóboras; ao final, o Espelho Mágico fala que a solução é bem simples – basta que os adultos respeitem as leis – e são mostradas algumas atitudes que os adultos devem ter para proteger as crianças. (TORRES, 2011, p. 70).

Figura 23 - Campanha: Ajude a salvar nossas crianças.



Na categoria público-alvo, Torres (2011) menciona ser muito importante adequar a campanha ao público frente ao qual ela será aplicada, pois disso depende seu funcionamento. Deve haver uma preocupação com a escolha da linguagem apta a cada espécie de público, cuja escolha é determinante para o funcionamento da própria metodologia classificatória proposta. Este público-alvo é dividido pela obra em motoristas em geral, pedestres, ciclistas, motociclistas, motoboys, mototaxistas, taxistas, caminhoneiros/motoristas de ônibus, condutores de transporte escolar, crianças/jovens/idosos e passageiros.

Na categoria meio, prossegue essa proposta metodológica com a escolha da forma com que a campanha educativa irá utilizar para a transmissão da informação ao público-alvo previamente selecionado, recomendando sobretudo a criatividade para encontrar o maior número possível dos meios disponíveis para atrair a atenção deste. Os principais meios são a televisão, o rádio, a imprensa, o corpo a corpo,

intervenções artísticas, palestra, internet e meios alternativos como acontecimentos em espaços públicos, bares, shoppings centers e restaurantes, e até mensagens de texto no telefone celular.

Na categoria material a autora aponta que as campanhas “devem ser de boa qualidade para chamar a atenção do público-alvo”, sendo possível a utilização de uma ampla gama de materiais, sem a necessidade de limitação a um tipo apenas, mas procurando-se manter a qualidade, sem erros de linguagem e condizente com o foco e o estilo da campanha. Na categoria material é proposta a utilização de panfletos, folderes, faixas de pano, cartilhas, vídeos, música, brindes, camisetas e mascotes.

Finalmente, na categoria frequência, Torres (2011) divide em campanha eventual, sazonal e permanente, lembrando que a verba destinada à produção da campanha pode ser um fator preponderante sobre a escolha de sua frequência.

## 7 ENSINO DE TRÂNSITO E EDUCAÇÃO FORMAL

O DENATRAN deu sua contribuição normativa à educação para o trânsito através da emissão da portaria nº 147/2009<sup>6</sup>, em que órgão estabelece as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental, afirmando, com esta ação, acatamento à sugestão do CNE em parecer de 5 de agosto de 2004<sup>7</sup> (DENATRAN, 2009).

Na apresentação do anexo B desta portaria são lembradas as inovações trazidas pelo CTB em matéria de educação para o trânsito, dispondo a respeito dela em capítulo exclusivo, algo que o torna um dos mais avançados do mundo (DENATRAN, 2009).

Acreditando que, além do cumprimento da lei, a educação tem a possibilidade de reduzir as mortes e ferimentos causados pelo expressivo número de acidentes de trânsito vivenciados no Brasil, o DENATRAN quis, com essa portaria, dar um passo para a conquista do direito de ir e vir com segurança, com uma cultura de paz no espaço público e o comprometimento com informações e valores ligados à ética e à cidadania.

No documento, o DENATRAN estabeleceu a educação para o trânsito dentro do princípio da transversalidade, dizendo ser isto um desafio aos educadores brasileiros, mas sem deixar de tratá-la como tema local, praticada de modo transversal às disciplinas curriculares, indo ao encontro do que já fora estabelecido nos PCN e objetivando:

- I - priorizar a educação para a paz a partir de exemplos positivos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público;
- II – desenvolver posturas e atitudes para a construção de um espaço público democrático e equitativo, por meio do trabalho sistemático e contínuo, durante toda a escolaridade, favorecendo o aprofundamento de questões relacionadas ao tema trânsito;
- III – superar o enfoque reducionista de que ações educativas voltadas ao tema trânsito sejam apenas para preparar o futuro condutor;
- IV – envolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas;

---

<sup>6</sup> A portaria de nº 147 foi estabelecida a 2 de junho de 2009 e no seu anexo I trata das diretrizes da educação para o trânsito no ensino básico.

<sup>7</sup> Este parecer foi analisado no capítulo referente à posição do CNE em relação à educação de trânsito.



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

VII – criar condições que favoreçam a observação e a exploração da cidade, a fim de que os alunos percebam-se como agentes transformadores do espaço onde vivem. (DENATRAN, 2009, p. 2)

Segundo o DENATRAN (2009), o êxito do implemento do tema trânsito na educação do ensino fundamental requer procedimentos que levem em conta o planejamento de atividades analíticas, debatendo e refletindo sobre as diversas situações inerentes ao transitar humano, e que o cenário desse processo seja a cidade, um ambiente real, onde se poderão apreender lições para o exercício de cidadania no trânsito. Isto requer ações educativas permanentes, nas quais o aprendizado não é apenas de como fazer no trânsito, isto é, as ações a serem empreendidas individualmente, mas, sobretudo, ensinar a como ser no trânsito, isto é, estar nele em conjunto com outras pessoas, assumindo posturas, contribuindo para o desenvolvimento das pessoas e a socialização do espaço público.

Para tratar do assunto trânsito, o DENATRAN (2009) defende que este seja adicionado ao currículo escolar, o que não é feito necessariamente sob a forma de disciplina porque, apesar de a expressão currículo ser entendida como o conjunto das disciplinas escolares ou, ainda, como a exposição dos conteúdos a serem trabalhados por cada disciplina, a educação brasileira atual o entende de outra forma, como sendo um conjunto de princípios e metas que norteiam o projeto pedagógico da escola.

O ensino para o trânsito guarda um aspecto fortemente centrado na ideia de segurança, que é a sua palavra-chave (DENATRAN, 2009). Considerando segurança como “a qualidade ou condição do que é seguro, livre de risco” (op. cit., p. 10), todos os componentes do ambiente do trânsito devem estar seguros. A segurança deve permear os espaços públicos de um modo geral, influenciando no modo de transitar.

Essa segurança ao transitar é classificada como um direito inerente a todas as pessoas, e é alcançada com a adoção de medidas que diminuem os comportamentos de risco. Para livrar-se do risco, no entanto, não basta o comportamento individual no trânsito. Existe a necessidade de uma articulação dentre todos que dele participam. A resolução indica comportamentos a serem

adotados para a diminuição dos riscos, favorecendo a segurança dos educandos quando assumem diferentes posturas no trânsito, como pedestres, passageiros e ciclistas.

Quando estão transitando como pedestres, deve ser ensinado sobre o local mais seguro de atravessar as vias, exortando-se ao uso de roupas claras e o de adesivos reflexivos em roupas e mochilas, para que o pedestre seja melhor visto pelos outros integrantes do trânsito. Ao se transitar em calçadas, deve-se prestar atenção aos locais de risco, que são as saídas de garagens e estacionamentos. Nestes lugares, o importante é ver e ser visto.

Quando transitando como passageiros, é importante guardar respeito pelas regras e normas enquanto se está no interior de veículos, seja ele o automóvel, ou mesmo o transporte coletivo e o transporte escolar. Ressalta-se a importância do uso dos equipamentos de segurança, como cintos, e capacetes quando, a depender da idade, o aluno é levado como passageiro de motocicletas.

Quando pilotando bicicletas, essas devem portar os acessórios de segurança determinados ao veículo e seu condutor, como capacete, cotoveleiras, luvas, sapatos fechados e roupas adequadas. A bicicleta deve portar sinalização noturna dianteira, catadióptrico nos pedais, espelho retrovisor e campainha. Necessário lembrar que o ciclista deve desmontar da bicicleta durante a travessia junto aos pedestres, e não deve andar rebocado na traseira de ônibus e caminhões.

## **7.1 O Código de Trânsito Brasileiro e o Plano Curricular Nacional**

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dedicou todo um capítulo à educação para o trânsito, declarando-a um direito de todos e dever prioritário dos componentes do SNT (BRASIL, 1997) os quais, em sua estrutura, devem manter uma coordenação educacional para realizarem essa tarefa.

De acordo com o CTB, a educação para o trânsito deve estar presente em todos os níveis escolares, desde a pré-escola, até em escolas de 1º, 2º e 3º graus, nas quais ações coordenadas e de planejamento entre os órgãos componentes do SNT de todos os níveis federativos, e as próprias escolas, irão desempenhar esse papel. Para isso, a lei regente estabelece que o Ministério da Educação deve

promover a inserção de um currículo interdisciplinar em todos os níveis de ensino com conteúdo programático sobre segurança de trânsito, ao passo em que a formação do magistério deve adotar conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério, com o treinamento de professores e multiplicadores (BRASIL, 1997).

Prevê, ainda, a criação de corpos técnicos interprofissionais que devem se incumbir de fazer o levantamento de dados estatísticos e sua análise a respeito de trânsito, responsabilizando núcleos interdisciplinares universitários de trânsito à promoção da integração entre as universidades e a sociedade na área de trânsito, junto aos quais o Ministério da Educação deve elaborar planos de redução de acidentes de trânsito.

Entretanto, por ocasião da implementação do CTB, que institui o ensino interdisciplinar de trânsito, já vigorava havia pouco tempo a atual LDB, que, trabalhando a ideia de transversalidade no ensino, por seu turno veio a estabelecer dois níveis escolares apenas: a Educação Básica, composta pela Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio, e a Educação Superior.

Assim, desde logo apresentou-se um descompasso entre a nomenclatura utilizada no CTB e na lei regente da educação nacional, a Lei de Diretrizes e Bases (LDB).

A primeira traz a ideia da interdisciplinaridade, definida como um trabalho de integração profunda entre as diferentes áreas do conhecimento trabalhadas no ensino formal. Na interdisciplinaridade, estas áreas não aparecem de forma fragmentada e compartimentada, esquematizadas em conteúdos produzidos fora da realidade dos alunos.

Para que realmente ocorra a interdisciplinaridade na escola, faz-se necessário um preparo dos docentes para estabelecer uma relação de troca de experiências. Deve haver diálogo entre os regentes das diferentes disciplinas, e estes, em conjunto, devem realizar o planejamento das ações docentes.

Segundo Fazenda (2002 apud CONTRAN, 2006), o:

(...) trabalho em parceria manifesta-se no prazer em compartilhar falas, compartilhar espaços, compartilhar presenças, compartilhar ausências. Prazer em dividir e, no mesmo movimento, multiplicar, prazer em subtrair para, no mesmo momento, adicionar, que, em outras palavras, seria de separar para, no mesmo tempo, juntar (2002 apud CONTRAN, 2006, p. 27).

A parceria interdisciplinar vai além do mero debate acerca dos conteúdos das disciplinas escolares, não sendo apenas uma superficial troca de ideias para estabelecer relações entre elas, mas uma busca por superar a visão restrita de mundo, compreendendo que a realidade circundante é complexa, tendo o homem em seu centro, objetivando conferir-lhe uma compreensão da realidade e dele mesmo como um ser determinante e determinado (LÜCK, 1994 apud CONTRAN, 2006).

Já a transversalidade, por definição, “se fundamenta na crítica de uma concepção de conhecimento que toma a realidade como um conjunto de dados estáveis, sujeitos a um ato de conhecer isento e distanciado” (MEC, 1997 apud SOUZA, 2010, p. 63).

Numa abordagem transversal, o real é complexo, havendo a necessidade de se considerar uma teia de relações existentes entre seus aspectos diferentes e contraditórios. Este conceito evoca aprender na realidade e da realidade, isto é, a prática educativa transversal busca estabelecer uma relação entre a aprendizagem real e os conhecimentos que estão, teoricamente, sistematizados, visando promover “uma compreensão abrangente dos diferentes objetos de conhecimento, bem como a percepção da implicação do sujeito de conhecimento na sua produção, superando a dicotomia entre ambos” (SOUZA, 2010, p. 63).

Deste modo, pode-se diferenciar, dentre outros aspectos, a interdisciplinaridade da transversalidade considerando que a primeira vê a necessidade de se romper com a ideia de disciplinas escolares como distintas, com nicho próprio de atuação, mas áreas de conhecimento que, por iniciativa da lei e, principalmente, por atitudes dos docentes, são passíveis de serem aproximadas e resultarem em ações educacionais conjuntas, que vão além do mero diálogo entre seus conteúdos, ao passo em que a transversalidade, além de propor-se a ultrapassar as barreiras existentes entre disciplinas separadas, procura focar a

realidade circundante ao discente, para promover o processo de ensino-aprendizagem.

#### 7.1.1 Transversalidade e escolha dos temas transversais

Na educação de ensino fundamental, para ser considerado transversal, o tema deve atender aos requisitos básicos de conter urgência social, ser de abrangência nacional, apresentar a possibilidade de ensino e aprendizagem nesse nível da educação e favorecer a compreensão da realidade e participação social (SOUZA, 2010).

Ademais, a Lei de Diretrizes e Bases (LDB) apresentou como diretriz que os currículos do Ensino Fundamental têm uma base nacional comum, os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN), o que não constitui impedimento para cada escola apresentar um conteúdo diversificado, consentâneo com as peculiaridades locais e regionais em que está inserida.

A LDB estabelece a necessidade e obrigação do Estado de elaborar parâmetros claros capazes de orientar ações educativas do ensino obrigatório, de forma a adequá-los aos ideais democráticos e à busca da melhoria do ensino nas escolas brasileiras, instituindo, assim, o Referencial Curricular Nacional para a Educação Infantil – RCNEI e os PCN (MEC/SEF, 1997).

O PCN do ensino fundamental elegeu os seguintes temas transversais: ética, pluralidade cultural, meio-ambiente, saúde e orientação sexual, além de trabalho e consumo para os alunos do 6º ao 9º ano. Nessa escolha, deixou de considerar o trânsito como tema transversal nas escolas. O RCNEI, por sua vez, sequer menciona o ensino de trânsito, que também é deixado de fora do PCN de Ensino Médio.

Deste modo, tendo os RCNEI e PCN deixado de indicar o trânsito sequer como um tema transversal, seria erro enquadrá-lo, em qualquer circunstância, nessa categoria. O único tratamento que o PCN do ensino fundamental dá ao trânsito é quando vai mencionar os temas locais

O PCN considera temas locais como aqueles que são “de interesse específico de uma determinada realidade, a serem definidos no âmbito do Estado, da cidade e/ou da escola” (MEC, 1997, p. 35). Assim, o PCN quebrou o paradigma de obrigatoriedade de ensino de trânsito em todas as escolas, de todos os níveis, vez que os temas locais não são obrigatórios e nem definidos em lei, embora o trânsito seja utilizado pelo PCN como seu único exemplo.

O tema local só passa a ser tratado da mesma forma que tema transversal quando se reconhece a ele a urgência social (MEC, 1997).

Na apresentação dos PCN, esmiuçando os temas transversais do ensino fundamental, o Ministério de Educação e Cultura afirma a respeito do trânsito que:

(...) embora seja (...) um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significação principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza extremamente diversa (MEC, 1997, p. 35).

Nota-se, portanto, uma clara incompatibilidade entre a intenção demonstrada pelo CTB ao expandir a obrigatoriedade do ensino para o trânsito a todos os níveis escolares, e a LDB, relegando-o à categoria de tema local, podendo ser suscitado ou não nos currículos e, na primeira hipótese, tratado como tema transversal.

#### 7.1.2 Trânsito: disciplina ou transversalidade – a posição do Conselho Nacional de Educação

A afirmação de ser a educação para o trânsito um direito de todos, exclui a possibilidade de a mesma ser considerada um assunto exclusivo de centros urbanos. O PCN tem, sobre essa questão, uma visão reducionista pois o trânsito como ato de transitar e coexistir nos espaços públicos se observa em todos os lugares, até nos mais remotos e pouco movimentados (CONTRAN, 2006, p. 25).

Isso não obriga, entretanto, a todas as escolas tratarem do tema, nem a tê-lo como disciplina curricular e obrigatória, abrindo-se a possibilidade de cada instituição de ensino integrar ou não aos seus projetos pedagógicos a busca de comportamentos adequados no trânsito conforme necessidades específicas. Foi o

que entendeu o CNE, quando, em duas oportunidades distintas, analisou consultas a respeito da criação de uma disciplina objetivando educação para o trânsito<sup>8</sup>.

Na primeira ocasião, o CNE respondeu a ofício enviado pela Secretaria de Educação de Barretos, município de São Paulo, ao final do ano 2000, questionando o conteúdo de uma lei então promulgada no âmbito daquele município, na qual se determinava a inclusão de Educação de Trânsito como matéria obrigatória nos currículos da Rede Municipal de Ensino. Entendia a secretária que esta disposição era incompatível com o § 5º do art. 26 da LDB, portanto não caberia seu enquadramento como disciplina curricular, mas como tema transversal a ser tratado nas diversas disciplinas.

Lembrando que a Constituição Federal de 1988 reconhece, em seu artigo 23, inciso XII, competência legislativa para estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, o CNE não viu na lei municipal de Barretos qualquer inconstitucionalidade. Além disso, considerou que, a par das matérias obrigatórias da base comum, cabe, discricionariamente, ao sistema local, determinar como obrigatórias outras disciplinas que vier a incluir, desde que exigidas pelas características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e da clientela. Entretanto, entendeu mais adequado a busca por um tratamento didático do tema trânsito levando em conta a sua complexidade, já que não se constitui numa nova área do conhecimento, mas uma questão social intensamente vivida pela comunidade, podendo ser contemplado, de forma transversal, nos outros campos do conhecimento.

Concluiu o CNE que era mais correta a proposta da Secretaria de Educação de Barretos ao recomendar que, em lugar de uma disciplina específica, o tema em

---

<sup>8</sup> A consulta da Secretaria Municipal de Educação de Barretos – SP foi encaminhada através do processo 23001.000032/2001-90, respondida pelo parecer nº 01/2001 aprovado em sessão de 30/01/2001. A consulta do Ministério das Cidades/DENATRAN – DF foi encaminhada através dos processos 23001.000214/2002-41 e 23001.000019/2003-01, respondida pelo parecer nº 22/2004 aprovado em sessão de 05/8/2004, ambos disponíveis para consulta no sítio eletrônico do Ministério da Educação, respectivamente nos endereços <portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/ceb01\_2001.pdf> e <www.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/ceb22.pdf>, acessados em: 3 jul. 2014. Consta a informação de que o segundo parecer foi homologado pelo Ministro de Estado da Educação em despacho publicado no Diário Oficial da União em 04/02/2005.

pauta fosse tratado no âmbito da transversalidade, de forma continuada e sistêmica, em integração com o conjunto dos demais elementos curriculares, favorecendo a compreensão da realidade e uma efetiva participação da sociedade.

Na outra situação, tratou-se de solicitação formulada pelo Ministério das Cidades e DENATRAN para a inclusão da disciplina Educação para o Trânsito como tema transversal.

Aduziu o CNE que, após a promulgação da LDB, ficou definido de modo absoluto a não conveniência de incluir disciplinas nos currículos da Educação Básica por determinação de norma federal, ficando descartada, assim, a Educação para o Trânsito como uma disciplina. Entretanto, reforçou a necessidade de reconhecimento, por parte das instituições de ensino brasileiras, que devem considerar, na definição de seus projetos pedagógicos, a busca de comportamentos adequados no trânsito, do que certamente advirão resultados. Nesta ocasião, o CNE exortou o próprio DENATRAN a produzir material didático de apoio para que as escolas possam utilizar em projetos de educação para o trânsito.

### 7.1.3 Trânsito: disciplina ou transversalidade – a posição dos docentes e dirigentes de trânsito

As posições do CTB e dos PCN são divergentes quando tratam de como a educação para o trânsito deve ser realizada pelas escolas. Classificada como tema local pelos PCN, a educação para o trânsito, se relevante numa determinada comunidade, deve integrar o projeto pedagógico e receber, num determinado ambiente escolar, o mesmo tratamento didático de tema transversal.

O trato de temas transversais, por si só, não chega a se constituir um problema para os docentes em sua prática, na opinião de Souza (2010), uma vez que grande parcela deles já se encontra habituada à transversalização de temáticas sociais em sala de aula, como já fazem com relação ao lixo, ao uso de drogas, a violência, dentre outros.

Mas o ensino de trânsito ainda representa um desafio e se constitui em um problema para as escolas, basicamente por três razões.



A primeira é que, sendo um tema local, tratado internamente nas escolas como tema transversal apenas quando houver esta necessidade, não existe uma articulação com o poder público apta a possibilitar ao docente uma formação adequada, ou, ainda, uma capacitação para o seu ensino. Lembrando a teoria da psicologia da aprendizagem, Souza (2010) adverte que a educação se constitui num processo de características globais e contínuas, não se podendo esperar que os próprios docentes superem, da noite para o dia, seus conceitos e concepções a respeito do trânsito.

A segunda refere-se à impossibilidade do poder público fornecer um material didático adequado, destinado às específicas necessidades de cada instituição de ensino ao tratar do trânsito local, porque o atendimento a essa demanda irá depender da situação geográfica em que se enquadre a escola e às próprias características do trânsito em seu entorno e no entorno de seus alunos.

A terceira constitui-se no receio da escola, sendo ela uma instituição que se norteia pelo princípio de fomentar a descoberta, a discussão e o desenvolvimento das habilidades dos alunos, ser alijada da função de construir o processo de ensino e educação para o trânsito, fazendo apenas o “repasso de informações técnicas e decorativas sobre as leis, as placas, os sistemas viários etc.” (SOUZA, 2010, p. 73).

Além disso, Souza (2010) denuncia que os dirigentes de trânsito, discutindo a temática de transversalização, demonstram por vezes desconhecer aspectos ligados ao processo de ensino-aprendizagem, e mesmo questões relacionadas ao próprio trânsito. Isso se exemplifica pela descontinuidade apresentada nos projetos de educação para o trânsito, oriundos de organismos públicos.

O próprio DENATRAN, gerido por pessoas muitas vezes em cargos de confiança, e que, como instituição, apresenta uma postura favorável à transversalização do ensino do trânsito, sofre com a questão da descontinuidade de seus projetos, sendo raros os DETRAN que desenvolvam trabalhos contínuos de educação no trânsito junto às escolas, principalmente considerando a ideia da transversalidade (SOUZA, 2010, p. 74).

## **7.2 Necessidades e objetivos da educação para o trânsito no Ensino Fundamental**

A educação para o trânsito no Ensino Fundamental, segundo a resolução 147/09, deve ter os seguintes objetivos:

- fazer o aluno conhecer a cidade onde vive, observando-a e vivenciando-a;
- fazer o aluno conhecer seus direitos e os deveres que precisa cumprir, no momento em que ocupa diferentes posições no trânsito, como pedestre, passageiro e ciclista;
- orientar o pensamento e as ações do discente na direção do bem comum das pessoas que compartilham o espaço público;
- a manifestação das opiniões, ideias, sentimentos e emoções do aluno originadas nas suas experiências pessoais vivenciadas no trânsito;
- promover a análise de fatos relacionados ao trânsito, levando em consideração os preceitos da lei vigente e segundo o juízo de valor do próprio aluno;
- a identificação das diversas formas de transitar humano, deixando de lado a supervalorização do transporte individual por automóvel presente em nossa sociedade;
- fazer o aluno compreender o trânsito como um fator que interfere no meio-ambiente e na qualidade de vida das pessoas;
- reconhecer a importância das atitudes pessoais no trânsito, que servem para prevenir e cuidar-se, preservando a própria vida
- a adoção de atitudes cotidianas de respeito às normas do trânsito e às pessoas, buscando integrar-se de forma plena dentro do espaço público;
- o conhecimento das diferentes linguagens que se podem relacionar com o trânsito: textual, visual, matemática e artística, dentre outras;
- elaborar situações que possam intervir positivamente na realidade circundante.

### 7.3 Conteúdo para o ensino do 1º ao 5º anos do Ensino Fundamental

Nos anos iniciais do ensino fundamental o ensino para o trânsito é dividido pela resolução 147/2009 em três blocos: os lugares, a cidade e o direito de ir e vir.

A primeira abordagem do tema leva em consideração, essencialmente, uma noção do espaço onde se produzem os deslocamentos no trânsito, os lugares onde ele acontece e como isto faz parte do cotidiano dos alunos: a casa, a escola, a rua da casa, a rua da escola, o bairro e o entorno.

Na acepção do DENATRAN, todo esse espaço está englobado na ideia de cidade, que é “onde se pode praticar a vida, sendo o ponto de partida e o principal recurso educativo para trabalhar com questões relacionadas ao tema trânsito” (2009, p. 8).

Apresenta-se, então, a possibilidade de serem abordados no bloco cidade os tópicos seguintes:

- tudo o que é incluído na paisagem circundante da cidade, referente à cultura, lazer, atividades comerciais, industriais e financeiras;
- a própria história da cidade e as transformações a que foram submetidas as paisagens naturais;
- a influência do trânsito sobre o meio-ambiente e o que ele provoca na qualidade de vida das pessoas
- a questão da acessibilidade na cidade, pensando nas necessidades variadas de seus habitantes que, por vezes, necessitam de coisas como meios-fios rebaixados, elevadores em pontos de ônibus, calçamentos especiais, dentre outras coisas.
- a planta da cidade para que os alunos aprendam a identificar as vias paralelas, transversais, preferenciais, a localização de endereços;
- noções a respeito dos transportes públicos, sua utilidade, as condições de conservação, a relação entre a quantidade disponibilizada e a suficiente para o atendimento das necessidades da população;
- quais são os lugares apropriados para momentos de lazer, andar de bicicleta, identificação de ciclovias ou “ciclofaixas”;

- se as condições das calçadas e vias da cidade são aptas a proporcionar um transitar seguro para pedestres e veículos.

Com relação ao “direito de ir e vir”, o ensino de trânsito deve fornecer elementos que fomentem o debate a respeito da segurança que deve ser desfrutada por todas as pessoas que compartilham os espaços públicos, fazendo-se conhecer as regras e as normas sociais que regem esse direito e estimulando o respeito a elas.

O ensino neste bloco deve possibilitar aos alunos:

- conscientizar-se das diferentes posições ocupadas por eles quando estão no trânsito, pois em determinado momento são pedestres, noutro podem ser passageiros ou ciclistas;
- conhecer a respeito das vias urbanas que sejam abertas à circulação, em função da utilização que seja feita delas, ensinando como eles irão desfrutar de um transitar seguro em se tratando de uma via de trânsito rápido, uma via arterial, uma via coletora ou uma via local;
- uma abordagem histórica dos meios que os seres humanos encontraram para se locomover ao longo do tempo;
- como esses meios de transporte podem variar em função das regiões brasileiras;
- como as pessoas com alguma deficiência física enfrentam dificuldades para a locomoção nas vias públicas;
- aspectos a respeito do automóvel: de como ele pode ser um símbolo de status social ou um mero bem de consumo utilizado para se locomover;
- conceitos atinentes ao transporte solidário e o transporte público de qualidade como um direito de todos.

#### **7.4 Conteúdo para o ensino do 6º ao 9º anos do Ensino Fundamental**

Para os anos finais do ensino fundamental, a Resolução 147/2009 prevê o estudo sobre as diferentes linguagens utilizadas no trânsito, e de como essa

linguagem é capaz de traduzir as mensagens que guiam o transitar das pessoas pelos espaços públicos.

Lembra que, no trânsito, pode-se encontrar fundamentalmente as linguagens visual, sonora e gestual. A primeira é representada por ícones, que são figuras e imagens. Estas não devem ser meramente decoradas pelos alunos, mas compreendidas de uma forma mais ampla, da razão de sua adoção, a partir de recursos educativos atraentes que se liguem ao universo cultural dos alunos e, assim, promovam um aprendizado significativo. A segunda, por sons emitidos por agentes públicos encarregados de organizar o trânsito, bem como por buzinas de veículos. A terceira comporta os gestos dos agentes de trânsito, bem como de outros partícipes que estejam guiando automóveis ou bicicletas, ou mesmo andando e utilizando-se das vias públicas. É abordado que as falhas na compreensão dessas mensagens são causas de acidentes de trânsito.

A partir daí, o conteúdo é apresentado através das seguintes diretrizes:

- o significado da sinalização vertical e horizontal do trânsito e sua função para possibilitar a locomoção das pessoas, estejam elas em veículos motorizados ou fora deles. O que representam sinais luminosos, gestuais e sonoros que, no geral, se encontram no trânsito;
- os sinais e gestos que o ciclista deve utilizar quando transita nas vias públicas;
- a apresentação dos dispositivos tecnológicos utilizados para a fiscalização auxiliar do trânsito, a exemplo de radares e lombadas eletrônicas;
- as consequências para o meio-ambiente dos centros urbanos da poluição sonora e visual.

## **7.5 Inserção transversal do tema trânsito nas disciplinas curriculares do Ensino Fundamental**

O DENATRAN (2009) considera imprescindível a inserção do tema trânsito, de forma transversal, nos currículos das escolas de ensino fundamental para que, através de um permanente trabalho de elaboração de atividades educativas, no

quadro de mortalidade e danos causados pelo grande índice de acidentes de trânsito que o Brasil, de um modo geral, experimenta, possa haver mudanças positivas e, conseqüentemente, sejam observadas atitudes que venham a garantir um ambiente de trânsito mais seguro, especialmente para as crianças.

Essa inserção deve considerar o trânsito como um elemento da vida cotidiana de todas as pessoas, derivado da locomoção no espaço público, na sua partilha e no convívio com os outros.

A educação para o trânsito não pode ser eventual, dependendo de ações permanentes que vão além da mera informação e exposição de regras, normas e leis de trânsito, mas visam a conscientização do aluno como um sujeito histórico, educando-o para a vida e para a socialização do espaço público (DENATRAN 2009).

## 8 O VÍDEO COMO INSTRUMENTO DE ENSINO

As mudanças observadas em nossa sociedade provocaram alterações nas formas de ensinar. Professores e alunos passaram a perceber que o modo tradicional de ensino usado nas escolas ficou defasado em relação às mudanças sociais e a transformação da sociedade em um organismo interconectado, superando as fórmulas convencionais. Várias tecnologias já são utilizadas como ferramentas de ensino, como a Internet, o uso de notebooks por alunos, educação à distância, educação continuada e cursos de curta duração, embora a tecnologia, apesar de boa aliada, por si só não baste ao processo de ensino-aprendizagem, pois ensinar é um desafio constante (MORAN et al., 2000).

Para favorecer o aprendizado proporcionado pelo ensino, o aluno deve sentir-se motivado a aprender, e esta motivação necessita de educadores maduros e emocionalmente curiosos, que motivem e saibam dialogar, que ensinem aprendendo e valorizem a diferença e o improviso. Quando educadores e educandos estão unidos neste objetivo, tornam-se interlocutores e parceiros, enriquecem culturalmente o ambiente que partilham e os alunos ajudam os próprios professores a educar (MORAN et al., 2000).

A atual sociedade da informação, em que cada vez mais informações são processadas de forma multimídia, exige a adoção de novos meios de ensino, que ensejem a troca entre alunos e professores. Construir o conhecimento a partir de processos multimídia, sendo esta forma mais livre, mais aberta, favorecendo o lado sensorial e emocional, traz novas possibilidades de apoio ao professor e interação dele com seus alunos (DUARTE, 2002; FARIA, 2004; MORAN, 2004).

Abrir-se a novas formas de estimular a aprendizagem significa integrar as tecnologias à educação e ao ensino de forma inovadora. Essas tecnologias podem ser telemáticas, audiovisuais, lúdicas, textuais, musicais e outras. O vídeo educativo é uma das Tecnologias de Informação e Comunicação – TIC que podem ser empregadas no moderno processo de ensino-aprendizagem e que traz inovação às práticas pedagógicas e à produção de material didático (TEDESCO, 2004; ARROIO E GIORDAN, 2006; SOUZA et al., 2012).

O vídeo é uma mídia eletrônica à qual o educando já está habituado, pois desde cedo, enquanto criança, já costuma ter contato com importantes processos educacionais, no ambiente familiar, que envolvem a mídia eletrônica. Neste ambiente, em que a criança vai desenvolvendo suas conexões cerebrais, ela aprende a informar-se, a conhecer os outros e a si mesma (MORAN et al., 2000).

Ademais, as mídias eletrônicas são prazerosas e dotadas de um poder de sedução pelo qual educam enquanto entretêm, conseguindo apresentar a realidade de uma forma mais fácil e agradável. Integrar o vídeo à aprendizagem favorece o processo, pois, para o aluno, esse meio representa descanso, e não aula. Isso deve ser aproveitado para atrair o aluno, que terá assim seus sentidos estimulados, terá contato com uma dinâmica distinta da forma com que os conteúdos são tradicionalmente passados em sala de aula. Pelo vídeo e sua linguagem visual e auditiva, fala-se mais à emoção do que à razão, e isso é capaz de ensejar o desenvolvimento da imaginação (MORAN et al., 2000).

O vídeo pode ser utilizado como meio de sensibilização, com vistas à introdução de um assunto novo no processo de ensino-aprendizagem, favorecendo um despertar e motivando para novos temas. Ele também pode ser usado como simulação, constituindo-se numa ilustração sofisticada de algo que se queira demonstrar na prática, mas de uma forma segura, controlada e facilitada. Pode ter, ainda, um puro conteúdo de ensino, mostrando o assunto que se queira abordar de uma forma direta, contendo orientações e interpretações do tema, permitindo inclusive abordagens diferenciadas. Também pode ser utilizado como expressão, produzido pelos alunos para demonstrar problemas próprios deles ou informações que desejem transmitir (MORAN et al., 2000). Alguns autores tem analisado o uso do vídeo para o ensino aprendizagem de ciências, em disciplinas específicas e na formação continuada de professores sugerindo ser uma ferramenta eficaz para a problematização de temas do cotidiano (CARVALHO e GONÇALVES, 2000; MACHADO, 2012).

Nesta dissertação de Mestrado Profissional, propomos um roteiro para a elaboração de vídeos educativos sobre o tema trânsito como sugestão de ferramenta para atividades didáticas sobre o tema.



## **9 PERCURSO METODOLÓGICO: O PRODUTO, UM MODELO DE ROTEIRO DE VÍDEO EDUCATIVO SOBRE TRÂNSITO**

O produto que este trabalho propõe, constitui-se num modelo de roteiro para a elaboração de vídeos educativos sobre o tema trânsito.

Como foi visto, a LDB em particular não estabelece um conteúdo de referência para a educação para o trânsito no ensino fundamental, mas este é encontrado na legislação de trânsito, mais particularmente na portaria nº 147/2009 do DENATRAN, que estabelece as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental.

Existe, portanto, um conteúdo a ser necessariamente abordado pela educação para o trânsito no ensino fundamental, previsto na mencionada portaria. Além disso, como a educação para o trânsito é considerada tema local pela LDB, conforme anteriormente abordado, pode-se agregar ao conteúdo necessário previsto na portaria um complemento a partir das necessidades apuradas de maneira local, isto é, das demandas de ensino para o trânsito do próprio estabelecimento escolar considerada a sua realidade circundante.

Por isso, o produto é apresentado como um modelo aberto, que pode ser submetido a transformações e adaptado, pois mais importante do que fornecer um instrumento de ensino pronto e acabado, é proporcionar a oportunidade de alunos e professores trabalharem juntos encontrando o conteúdo relevante que deva ser ensinado a respeito de trânsito a partir da experiência vivenciada pela escola e suas necessidades específicas, bem como as dos próprios docentes e discentes.

A alternativa de construir suportes tecnológicos educativos de maneira colaborativa entre alunos e professores é apontada por Dias e Moura (2006, *apud* Souza *et al.*, 2012) como um instrumento dialógico de interação e de mediação de saberes, sendo melhor utilizado desta forma do que a sua aplicação como mero veiculador de conteúdos pedagógicos previamente preparados.

Santos e colaboradores. (2012), aliás, apontam ser possível surgirem abordagens teóricas novas sobre a própria aprendizagem a partir da elaboração de

materiais didáticos que utilizem como meio as TIC, dentre as quais se incluem o vídeo educativo.

### **9.1 A função e os aspectos de um roteiro**

As etapas de produção de um vídeo devem passar por dois momentos diferentes de um processo criativo. No primeiro, após a definição do que se quer dizer ao espectador, aparece uma ideia que leva à concepção ou à criação. Num segundo momento, de realização, o vídeo efetivamente se torna uma realidade. Nesse processo criativo, é necessário que se faça a transformação de uma linguagem escrita numa linguagem audiovisual (SADEK, 2001).

Quando se trata de um vídeo educativo, é comum partir-se de um texto de conteúdo, normalmente elaborado por professores. Esse texto constitui-se num recorte do conhecimento que vai ser expresso no vídeo, pois é impossível realizar um material de qualidade no qual se fale genericamente a respeito de todos os assuntos que se ligam a determinado tema.

O momento de transformar a linguagem escrita em linguagem audiovisual é o mais importante da elaboração do vídeo educativo. O elemento responsável por essa transformação é roteiro. O roteiro, elaborado pelo roteirista, é que define as características de linguagem que sejam mais adequadas ao objetivo geral do material audiovisual, isto é, o que e como se quer dizer ao seu espectador (SADEK, 2001).

O roteiro é um intermediador entre a ideia original da qual o vídeo irá tratar e a forma pela qual o vídeo será realizado, pois em linguagem escrita e descritiva ele apresenta o desenvolvimento daquilo que será efetivamente visto pelo espectador, em todos os seus detalhes. Ele contém a versão final da história que vai ser contada através das imagens, com os diálogos, a narração, a trilha musical, dentre outros elementos necessários que serão transformados na imagem em movimento. Até planos e enquadramentos de câmera podem vir descritos no roteiro, bem como a descrição das expressões faciais e dos sentimentos dos personagens da história a ser contada. Por vezes, os roteiros não são tão detalhados, abrindo mais espaço

para a manifestação da criatividade do diretor da obra em sua interpretação (REIS, 2001).

O roteiro de uma história de ficção pode trazer vários personagens. O protagonista é o personagem principal da história, a partir do qual os eventos vão ocorrendo. Pode haver apenas um ou mais protagonistas, como uma dupla ou um grupo de pessoas. Os espectadores normalmente vão apoiar o protagonista. O antagonista geralmente é o personagem que se opõe ao protagonista, representando o inverso de suas características ou personalidade. Às vezes ele já se mostra no início da narrativa. Em outras, somente se descobre quem ele é ao final. Há casos em que o protagonista e o antagonista se confundem num só personagem, o chamado anti-herói. Os personagens secundários são como ajudantes para o desenrolar da história, tanto do lado do protagonista como do antagonista, por vezes vivendo histórias paralelas à trama principal (REIS, 2001).

Num documentário também pode ser utilizado o recurso ficcional da criação de personagens, para identificar e organizar os acontecimentos registrados na vida real, sua cronologia e conflitos. Isso ajuda a contar a história e pode tornar o documentário mais interessante. É uma questão de se trabalhar a criatividade (REIS, 2001).

Como exemplos, podem ser citados os vídeos do curso TV na Escola e os Desafios de Hoje, que foram criados a partir das situações quotidianas vividas por uma família de classe média, os Teles, evoluindo como histórias com início, meio e fim. Entremeando-se à ficção, mostram-se entrevistas, explicações e ideias fundamentais à compreensão do seu conteúdo educativo. A série é realidade misturada com ficção (REIS, 2001).

Não existe uma forma única e rígida para a elaboração de roteiros. Eles variam de forma entre alguns modelos normalmente utilizados em cinema e televisão, por exemplo. Em se tratando de um filme de longa-metragem, o roteiro costuma ser apresentado no chamado padrão americano (figura 24), descritivo, contendo um minuto de filmagem por página, organizado sob sequências numeradas com cabeçalho descrevendo o cenário e os personagens da cena, podendo chegar a cerca de 120 páginas. Se o roteiro for de curta-metragem, adota-

se o mesmo padrão. Os documentários que contenham cenas e depoimentos reais são mais difíceis de se enquadrar em um roteiro, pois o material filmado pode conter surpresas e imprevistos (REIS, 2001).

Também pode ser adotado o chamado roteiro em duas colunas , conforme mostrado abaixo na tabela 1, no qual a coluna da esquerda contém a descrição das imagens que vão aparecendo na tela, enquanto a coluna da direita contém a parte de áudio e som. Este formato é comumente utilizado em vídeos educativos (SADEK, 2001).

Tabela 1 - Roteiro em duas colunas

Imagens	Áudio/som
<p>Fusão rápida para: 1. Introdução estúdio sala de aula – dia/flash-back</p>	
<p>NORMA CRIANÇA, numa carteira escolar, prestando muita atenção. Ela tem o cabelo comprido e usa trancinhas. IMPORTANTE: a cena é um flash-back de Norma, contaminado por um toque de fantasia. O ambiente, portanto, deve ser quase irreal, como em certos momentos de desenhos animados em que o fundo não é um cenário, mas uma cor. A fala em off de Norma entra imediatamente após a fala da vinheta.</p>	<p>NORMA (OFF) Essa aí sou eu... Uns anos atrás</p>
<p>CORTA PARA: A PROFESSORA em close: uma senhora de óculos, cabelo de perua estilizado. Ela é quase uma personagem de desenho animado.</p>	<p>NORMA (OFF) Essa era a minha professora de Matemática... PROFESSORA Vamos lá, crianças...</p>
<p>CORTA PARA: Uma lousa em computação gráfica, onde se lê: <math>h^2 + a^2 = b^2</math> Volta professora em close.</p>	<p>NORMA (OFF) E esse é o teorema de Pitágoras... VOZES DE CRIANÇAS EM CORO (OFF) O quadrado da hipotenusa é igual à soma do quadrado dos catetos. PROFESSORA Entenderam?</p>
<p>EXTERNA: pátio da escola – dia/pós-produção É hora do recreio. Ao fundo, vemos o pátio repleto de adolescentes de 12 a 14 anos. Em primeiro plano, Norma, jovem, fala para a câmera. Ao pé da tela, entra GC: <math>h^2 + a^2 = b^2</math></p>	<p>NORMA Eu não entendi nada. E eu duvido que alguém saiba me explicar o significado disto... NORMA O quadrado da hipotenusa é igual à soma do quadrado dos catetos.</p>
<p>CORTA PARA: DEPOIMENTOS de vários estudantes tentando explicar, sem conseguir, o significado do teorema de Pitágoras. CORTA PARA: Norma, em plano mais aberto, fala para a câmera. Ao fundo, vemos os estudantes no recreio. Norma olha para os lados procurando algo. Norma olha para a câmera e caminha em direção a ela decididamente. Câmera making of enquadra o tripé. EFEITO PÓS-PRODUÇÃO: As pernas do tripé são destacadas pela superposição de uma cor transparente. Em seguida, mais uma linha é traçada no chão formando um triângulo. A mesma cor preenche o interior do triângulo formado pelo tripé.</p>	<p>(depoimentos selecionados)</p> <p>NORMA Eu sou o tipo de pessoa que só acredita vendo. Por isso, eu só acreditei nesse teorema quando eu vi, num triângulo, como é que ele funciona. NORMA ...Onde é que tem um triângulo por aqui? NORMA Achei!</p>

Figura 24 - Roteiro no modelo americano.

SEQ. 09 - INT. SALA DE AULA - DIA

CLOSE UP DE FREI BELO

que respira fundo antes de falar uma frase em latim, prontamente repetida pelos alunos. Uma borboleta amarela debate-se no vidro da janela. Ângelo está muito distraído olhando para ela e não presta a menor atenção às explicações do professor, um homem muito alto e de rosto juvenil, cujo aspecto geral confirma o apelido que lhe colocaram: FREI BELO. O frei percebe o descaso do aluno e decide colocá-lo à prova:

FREI BELO

Ângelo! É a sua vez.  
O menino assusta-se, olha para os lados e aponta para si mesmo.

ÂNGELO

Eu?

FREI BELO

Menino do céu! Claro que é você. Ou tem algum outro Ângelo por aqui?

Um roteiro profissional de vídeos educativos costuma trazer algumas expressões estrangeiras que podem ser de difícil compreensão para quem não está habituado à linguagem do cinema, como *fade out*, *close up*, *off*, dentre outras (SADEK, 2001). No produto proposto por este trabalho, procura-se não utilizar tais expressões que podem não ser de conhecimento geral, embora o significado delas possa ser facilmente pesquisado na internet<sup>9</sup>.

Para que o material a ser filmado tenha uma boa organização, o roteiro deve ser previamente preparado. Isso é uma forma de facilitar todo o processo. Uma vez pronto, inicia-se a produção do vídeo. Uma das razões que faz necessária a elaboração prévia do roteiro é que nem sempre existe a possibilidade de se filmar o material na mesma sequência em que ele aparece no roteiro. Com as cenas previamente roteirizadas, será fácil filmar as partes de forma independente e depois uni-las, em fase de edição do material, na ordem correta (SADEK, 2001).

<sup>9</sup>. *Fade out* é um recurso de imagem em que a cena vai escurecendo ou embranquecendo até desaparecerem seus elementos, muito utilizada na transição entre cenas, no início e no final de filmagens. *Close up* significa um enquadramento total de um tema ou motivo na tela inteira. *Off* é uma narração em voz na qual o locutor pode ser personagem do enredo ou não, no qual apenas a voz aparece, sobreposta ou não a outras imagens.

## 9.2 Produzindo o vídeo educativo a partir do modelo de roteiro

O ponto de partida para se encontrar o conteúdo mínimo desse modelo de roteiro foi o emprego de uma metodologia comparativa (GIL, 2008) entre as disposições legais da LDB e da legislação de trânsito quanto ao conteúdo que a educação de trânsito deve ter no ensino fundamental.

Oferecido como um modelo aberto de roteiro para orientar a confecção do vídeo educativo, o produto deste trabalho serve a qualquer escola de ensino fundamental não somente pela presença de conteúdo previamente estabelecido na regulação legal do ensino para o trânsito, mas também porque sustenta a importância de ser transformado e modificado, em cada realidade escolar, pela iniciativa de seus alunos e professores, criando novas possibilidades e atendendo a necessidades imprevisíveis no momento de sua formulação original.

Um aspecto de relevo é elaborar os roteiros que irão possibilitar a produção dos vídeos educativos através de uma metodologia colaborativa e integrativa, envolvendo grupos dentro da própria escola e, se possível, membros da comunidade, como pais de alunos.

Em vista do amplo espectro de possibilidades oferecido para o trato transversal do tema trânsito entre as disciplinas curriculares do ensino fundamental, o processo pode mobilizar a escola toda, dividindo-se em grupos de interesse para trabalhar separadamente e, ao final, os esforços confluírem para apenas um roteiro e um vídeo produzido, ou mesmo a divisão em turmas ou grupos para que cada um produza o seu vídeo de maneira independente, levando em conta a mediação pedagógica dos docentes (MORAN et al., 2000).

O modelo de roteiro proposto por este trabalho é um aspecto intermediário para possibilitar a instrumentalização da educação para o trânsito através de vídeos educativos. Para que o roteiro possa ser aproveitado, faz-se necessário estudar todas as etapas da produção do vídeo.

Propõe-se que essas etapas possam ser organizadas na seguinte ordem: definição de conteúdo, elaboração do roteiro, seleção de equipamento, processo de filmagem, edição de áudio e vídeo e gravação/divulgação.

É importante que, durante a produção do vídeo, em todas as suas etapas, o docente trabalhe como um mediador pedagógico, colocando-se como um facilitador, incentivando ou motivando a aprendizagem (MORAN et al., 2000).

### **9.3 Definindo o conteúdo**

Definir o conteúdo do vídeo educativo sobre o tema trânsito é munir-se de materiais que digam respeito ao trânsito, sua educação e seus problemas. Os docentes, junto com seus alunos, devem estabelecer uma forma de trabalho que vislumbre o conteúdo, também levantando o que os discentes conhecem previamente sobre o assunto.

É importante responder a perguntas como – que mensagem se quer passar? O que se quer filmar? (INSTITUTO CLARO, 2009). A partir daí, estabelece-se um recorte deste conteúdo, que integrará o projeto a ser realizado (SADEK, 2001).

Deve-se estabelecer uma forma de passar essa mensagem. Por exemplo: o vídeo contará com alguma parte de ficção? Se contar, quais serão os personagens? Como se desenrolará a ação? Haverá a necessidade de algum figurino ou objeto especial? A abordagem será a respeito de um cruzamento de vias próximas à escola onde a sinalização é deficiente? Como os pedestres devem se comportar ao transitar a pé por uma via sem calçadas? Neste caso, deverá se buscar um referencial legal para tratar do tema.

Antes de se colocar o conteúdo do vídeo educativo que se queira criar sob a forma de um roteiro, será relevante que o docente considere a portaria de nº 147/2009 do DENATRAN. Ela contém as diretrizes que a educação para o trânsito deve seguir, que poderão ser enriquecidas com o que diga respeito particularmente à escola, ao seu entorno e ao de sua clientela.

Também pode utilizar como fonte de exemplos as campanhas educativas já elaboradas no Brasil, tratadas em capítulo próprio deste trabalho.



#### 9.4 Elaborando o roteiro

Elaborar um roteiro na prática pode constituir-se numa atividade que integre toda a escola exercitando a interdisciplinaridade e a transversalidade apregoadas pelos diplomas legais que norteiam a educação para o trânsito no Brasil, promovendo-se, por exemplo, oficinas de elaboração de roteiros, de exibição dos vídeos, abertos ou não à comunidade etc.

O anexo B da portaria nº 147/2009 do DENATRAN estabelece a forma de integrar o trânsito transversalmente ao currículo do ensino fundamental disposto na LDB. A isto podemos integrar a proposta desenvolvida neste trabalho.

Assim, em Língua Portuguesa pode-se trabalhar a linguagem, exercitando com os alunos a leitura, a interpretação e a produção da língua, para compreender e serem compreendidos (DENATRAN, 2009). Transversalmente à Língua Portuguesa, a elaboração do roteiro de vídeo para o ensino de trânsito pode ensinar o exercício textual, desenvolvendo a linguagem, a oralidade, a produção do texto e a criação de slogans e letreros para a aplicação no vídeo.

Na Matemática, classificada como indissociável à vida de todas as pessoas (DENATRAN, 2009), para embasar a proposta de ensino apresentada neste trabalho, o professor poderá trabalhar as estatísticas, analisando dados como tabelas e informações relacionadas ao tema trânsito oferecidas por jornais, revistas e sites, ou, ainda, levantar as estatísticas da comunidade onde estiverem inseridos os discentes ou a escola com relação a problemas de trânsito e, devidamente analisados ou tabelados, esses dados podem vir a informar a elaboração de um roteiro sobre, por exemplo, um vídeo sobre índices de acidentes circunvizinhos.

Em História pode-se elaborar roteiro sobre um vídeo que mostre as alterações viárias recentes e passadas no entorno escolar, a partir de levantamentos feitos pelo professor e com os alunos, entrevistando pessoas mais velhas da comunidade ou analisando fotografias antigas desta, fazendo-os perceber que o saber acumulado por várias gerações propicia a produção de novos saberes, transformando o presente (DENATRAN, 2009). Esse processo pode resultar num interessante documentário.

Com a Geografia, os alunos podem, com auxílio e intermediação do professor, promover um estudo sobre o espaço geográfico atual e a urbanização no entorno da escola, a presença ou não da sinalização adequada conforme o preconizado pela legislação específica, os problemas de trânsito do entorno, e isto ser transformado em conteúdo de roteiro para elaboração de um vídeo educativo que relate ou procure interferir positivamente nessa realidade.

Unidos ao professor de Ciências, os alunos podem roteirizar um vídeo sobre questões ambientais onde o trânsito tenha influído negativamente, abordando a poluição sonora ou atmosférica provocada por veículos com motor de combustão interna, as transformações provocadas no entorno da escola pelo próprio ser humano sobre o meio-ambiente, a tecnologia associada à temática do trânsito dentre outras possibilidades (DENATRAN, 2009).

Na Educação Física, os alunos e o docente poderão formatar um roteiro que seja utilizado para a produção de um vídeo para auxiliar à compreensão dos temas de relevo como a noção de espacialidade, esquerda, direita, para frente, para trás, imprescindíveis ao transitar no espaço público, bem como no desenvolvimento mental das crianças e suas potencialidades por atividades corporais e lúdicas (DENATRAN, 2009).

Em Educação Artística, o professor pode auxiliar aos alunos na elaboração dos roteiros em todas as propostas anteriormente vistas, no aspecto estético da apresentação do vídeo, na cenografia, figurinos e todos os materiais que venham a ser utilizados nas filmagens, sejam elas baseadas em roteiros de ficção ou documentais.

## **9.5 Selecionando o equipamento**

O equipamento para filmagem amadora é bastante acessível hoje em dia. Uma vasta gama de aparelhos de telefone celular do tipo smartphone e multimídia, ou mesmo simples câmeras fotográficas digitais, além de câmeras filmadoras de uso doméstico, conseguem captar boas imagens e sons do ambiente em formatos fáceis de serem trabalhados na edição. Pode ser utilizado tanto o equipamento da própria

escola, se disponível, como obter-se, por empréstimo, o aparelho de algum docente ou discente.

Câmeras fotográficas e filmadoras costumam ter lentes melhores, possibilitando quadros tomados a maior distância, enquanto telefones celulares no modo câmera de vídeo podem ser usados para tomadas mais fechadas, em *close up* (INSTITUTO CLARO, 2009).

Câmeras fotográficas digitais e filmadoras costumam gerar arquivos de vídeo/áudio nos formatos Audio Video Interleave – AVI e Moving Picture Experts Group – MPEG, que podem ser transferidos para microcomputadores para serem editados e reunidos por programas de fácil obtenção.

Esses equipamentos são de manejo fácil e intuitivo, mas se houver alguma insegurança quanto ao seu uso, é recomendado testar antes de filmar definitivamente.

## **9.6 Processo de filmagem**

O processo de filmagem deve preferencialmente obedecer ao roteiro previamente estabelecido, embora possam ser captadas imagens adicionais ou mesmo filmar a mesma cena de ângulos diferentes para enriquecer a edição final.

É importante ser criativo e utilizar-se de recursos simples para a obtenção de melhores resultados, como uma placa de isopor recoberta de papel alumínio para refletir a luz, ou cartazes colocados em pontos chaves para orientar a fala de personagens se a produção contiver uma parte dramatizada com atores amadores. Neste caso, tais elementos não devem aparecer nas filmagens.

Ter em mente a iluminação adequada, o cenário apropriado, captar dos melhores ângulos, evitar ruídos que possam prejudicar o entendimento das falas ou a utilização de um tripé com preço acessível caso se queira evitar que movimentos indesejados prejudiquem as filmagens (INSTITUTO CLARO, 2009).

## 9.7 Editando áudio e vídeo

O processo de edição de um vídeo assemelha-se à montagem de um quebra-cabeças, em que a figura da caixa corresponde ao roteiro (INSTITUTO CLARO, 2009). Existem programas de computador de fácil utilização que servem para a edição de filmagens, suportando a maioria dos formatos de imagem mais comuns produzidos por câmeras fotográficas digitais, câmeras filmadoras ou mesmo aparelhos de telefone multimídia.

Como exemplo pode-se citar o You Tube Video Editor, Windows Movie Maker, Video Edit Magic, Vegas Movie Studio HD, Nero e Adobe que trabalham com o sistema operacional Windows, e Avidemux que funciona no sistema Linux, dentre muitos outros.

Tais programas costumam ter três linhas de edição para que sejam superpostos fotos ou vídeos, áudio e outros efeitos como letreiros, legendas ou transições de imagem. Podem ser aplicados letreiros para dar mais ênfase às imagens, ou mesmo realizar dublagens para sanar defeitos na captação do áudio durante as filmagens (INSTITUTO CLARO, 2009).

No momento de realizar a edição do material, deve-se considerar a duração total do vídeo prevista no roteiro, o que eventualmente pode implicar no corte de cenas previamente captadas. O importante é manter a coesão no resultado final, apresentando o conteúdo de maneira lógica (INSTITUTO CLARO, 2009).

No processo final de edição releva considerar a vedação de se utilizarem imagens e sons cujos direitos sejam reservados. Não se deve inserir no vídeo trilhas sonoras ou imagens sem autorização porque protegidas por direitos autorais segundo legislação específica.

## 9.8 Gravando e divulgando o vídeo

Os mesmos programas de edição de vídeo costumam oferecer a possibilidade de gravar o conteúdo editado em formatos reproduzíveis como *Digital Video Disc* – DVD.

Para a divulgação, pode-se transferir o material pronto para sites como o *You Tube*, ou mesmo promover um evento na escola, como um festival de vídeos sobre educação para o trânsito, possibilitando um contato maior até mesmo da comunidade com o ambiente escolar e a produção do conhecimento.

## 10 RESULTADOS: O PRODUTO PARA O ENSINO DO TEMA “TRÂNSITO”.

O roteiro proposto como produto foi elaborado como sugestão de uso na prática de ensino sobre o tema trânsito no ensino fundamental. Apresenta-se a seguir apenas o texto contido na versão final do produto. Nesta, a formatação apresenta-se de forma diferente da que é mostrada aqui, pois procurou-se fazê-la de forma atrativa, lúdica e de fácil leitura, inclusive com a utilização de materiais gráficos que constam de seu formato físico.<sup>10</sup>

Figura 25 - Capa da versão impressa do produto



<sup>10</sup> A versão no formato livreto do produto desta dissertação é entregue em apartado aos componentes da banca por ocasião da defesa.

## APRESENTAÇÃO

Prezado(a) Educador(a) e aluno(a),

Neste livreto vocês vão encontrar um guia-modelo para a elaboração de roteiros para vídeos educativos de trânsito. Ele pretende guiar vocês desde a concepção da ideia até a realização deste criativo e entusiasmante recurso pedagógico. No entanto, antes de começarmos, é necessário pensarmos em algumas questões. A primeira delas é:

### - Onde vocês estão agora?

Se vocês estão fora de casa, como é que chegaram até aí? Ora, vocês podem ter chegado a pé, de bicicleta, de carro, de ônibus, de trem... quem sabe de barco?! Independentemente de como tenham chegado, uma coisa é certa – vocês estiveram no *trânsito*.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, trânsito significa “a movimentação e a imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. Essa definição, puramente técnica, é boa, mas pode não exprimir toda a complexidade de objetos, sujeitos e acontecimentos que podem acontecer no *trânsito*, por isso proponho que aumentemos um pouco o círculo em torno dela pensando numa segunda questão:

### - O que é realmente o trânsito?

Sugerimos definirmos o trânsito como um complexo sistema de partilha e ocupação dos *espaços fora de casa*. Nesses espaços pode haver perigos, ameaças, riscos, enfim, toda uma sorte de elementos negativos. Mas esses elementos ruins podem ser atenuados se soubermos nos comportar devidamente.

O trânsito que frequentamos tem vários elementos: sinalizações, regras de circulação, automóveis, ônibus, placas, motocicletas, caminhões, a própria via pública composta pelas ruas, rodovias e estradas. Mas não podemos esquecer que o seu componente principal somos nós mesmos, ou seja, as *pessoas*. Afinal de contas, carros não andam sozinhos (pelo menos ainda não). Bicicletas então, nem pensar! Caminhões servem para o transporte de coisas, enquanto ônibus e automóveis em geral, normalmente, transportam gente. Quando estamos nos

*espaços fora de casa*, temos frequente contato com indicações de vários tipos (placas, pinturas, sinais luminosos) que buscam organizar o trânsito. Mas, insistimos, carros não enxergam, caminhões não olham, bicicletas idem.

O que queremos ressaltar é: todos os regramentos do trânsito destinam-se, em última análise, a PROTEGER AS PESSOAS que estão nele! Nós, especialmente quando estamos a pé pela rua, na qualidade de pedestres.

Partindo dessa ideia, esse complexo sistema de partilha e ocupação dos *espaços fora de casa* torna-se um **espaço da vida social**.

Esse espaço da vida social produz vários problemas hoje em dia: engarrafamentos, acidentes, poluição atmosférica e sonora, dentre outros. Basta olhar os noticiários na TV, em jornais ou na internet, e veremos como o trânsito é um tema constante neles, bem como uma presença diária em nossas vidas, mesmo que às vezes não percebamos.

Antes de entrarmos efetivamente no foco deste livreto, sugerimos uma última reflexão:

**- Como posso fazer a minha parte por um trânsito melhor?**

A resposta, segundo muitos especialistas e educadores, está na *educação para o trânsito*. Ainda que o tema da educação para o trânsito não seja colocado obrigatoriamente no currículo das escolas, ela pode ser inserida como tema local nas escolas, levando em consideração, principalmente, as características particulares da escola e seu entorno, das necessidades do seu público em geral.

É para cooperar com um ensino de trânsito que preparamos este guia-modelo. Ele servirá para orientar a construção de roteiros para a elaboração de vídeos educativos que podem ser utilizados como auxiliares da escola e dos alunos nessa tarefa. Pode, inclusive, ser considerado um guia para a produção de um material didático específico da própria escola.

A utilização com bons resultados do presente material dependerá muito da cooperação entre alunos e professores. Os primeiros devem ser, antes de qualquer coisa, ouvidos a respeito de seu conhecimento prévio sobre o tema em questão,



suas necessidades, ideias etc. Os segundos devem utilizar sua experiência para fomentar a discussão sobre o tema de forma lúdica, interessante, em conjunto com outras disciplinas escolares e – por que não? – envolver todo o ambiente escolar na aplicação deste guia.

Uma última sugestão: usar muita criatividade e pôr mãos à obra!

Os autores.

## UTILIZANDO O VÍDEO COMO INSTRUMENTO DE ENSINO

A utilização do vídeo como instrumento educativo pode produzir interessantes resultados na construção dos saberes na escola. Reunir professores e alunos no processo de produção dessa ferramenta audiovisual de ensino pode ser divertido, prazeroso e enriquecedor. No entanto, a produção audiovisual precisa ter o mínimo de organização para que saia a contento. Este guia de MODELO DE ROTEIRO tratará de todas as etapas fundamentais para a construção de vídeos educativos sobre o tema **trânsito**.

O ROTEIRO é a peça fundamental para a elaboração de vídeos educativos pois, além de ele ser o responsável pela transformação da linguagem teórica do conteúdo educativo que se quer transmitir, na linguagem audiovisual *sensoriável* pelo espectador, ele será o responsável por organizar as ideias dos realizadores sobre o que, afinal, será visto na tela. Este guia fornece um modelo aberto, que pode se adaptar a diferentes épocas e necessidades próprias do ambiente escolar onde for utilizado.

Para a elaboração de vídeos educativos sobre o TRÂNSITO, é importante considerar:

- 1.º O conteúdo da Portaria nº 147/2009 do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, que institui e expõe, em seus anexos, as políticas para a educação para o trânsito no ensino fundamental brasileiro, disponível em [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br);
- 2.º O contexto da escola e dos alunos, uma vez que a necessidade da educação para o trânsito pode variar em função da situação geográfica da escola, suas características, a composição de sua clientela, dentre outros fatores locais;
- 3.º Os conhecimentos prévios que os alunos têm sobre a temática, extraindo-se daí elementos para o desenvolvimento do roteiro no modelo proposto, ensejando um ensino construtivista e significativo;
- 4.º Os professores de todas as disciplinas da escola podem trabalhar esta proposta de instrumentalizar a educação para o trânsito nos termos previstos na Portaria mencionada, de modo transversal às suas disciplinas, da mesma forma que

podem trabalhar com outros professores e turmas. O importante é incentivarem os alunos à participação no processo de elaboração do vídeo educativo, em todas as suas etapas de produção, fomentando um ambiente de aprendizado compartilhado e solidário;

- 5.º Agregar ao modelo proposto melhorias e modificações que sejam adequadas ao material, tempo, equipamentos ou recursos dos quais a escola puder dispor na utilização deste modelo de roteiro para a elaboração de vídeos educativos;

## **ETAPAS A SEREM SEGUIDAS**

### **A PRÉ-PRODUÇÃO**

Reúnam-se entre professores e alunos, ou integrem-se os alunos em grupos de trabalho procurando descobrir o que estes sabem sobre o tema trânsito. Se experimentam alguma dificuldade ou problema no trânsito, se sentem medo, se conhecem regras a respeito, se já presenciaram ou vivenciaram algum acidente de trânsito, qual é a percepção deles sobre segurança ou insegurança no trânsito, enfim, colham informações que podem vir a nortear o vídeo que será elaborado. Façam desta atividade um programa da escola inteira – busquem a participação de outros docentes ou até mesmo dos demais integrantes da comunidade escolar.

### **DEFINIÇÃO DE CONTEÚDO**

Preparem ou reúnam materiais a respeito do trânsito e os problemas experimentados no entorno da escola ou na cidade – reportagens, estudos, campanhas educativas do governo (que podem, inclusive, servir de exemplo) etc. Analisem as informações colhidas junto aos alunos. Para orientar a produção, sugerimos responder a perguntas como:

- ***Que mensagem queremos passar?*** (exemplos: incentivar os alunos a manterem uma postura segura no trânsito, orientá-los a como se comportar na via pública; incentivar comportamentos solidários no trânsito etc.)

- ***Como queremos passar essa mensagem?*** (exemplos: contar uma pequena história de ficção em que o personagem principal vivencie situações difíceis

no trânsito ou a de um motorista que não respeita as regras, ou, então, faremos um documentário sobre os problemas na sinalização de trânsito em volta da escola, que pode servir para ser levado à Secretaria de Trânsito da cidade para que tome as devidas providências, enfim, são diversas as alternativas...)

### **ELABORAÇÃO DO ROTEIRO**

Esta é a fase mais importante para organizarmos a ideia geral do vídeo que será produzido e não perdermos tempo com a falta de foco ou direcionamento.

O roteiro é a espinha dorsal de um filme, um vídeo, ou mesmo uma peça publicitária, peça de teatro e até um romance. Existem várias formas de elaborar um roteiro. Vamos estabelecer, para este modelo, o formato **duas colunas**. Na coluna da sua esquerda, serão descritas as ações que serão filmadas e aparecerão na versão final da obra. Na da direita, o som que será ouvido simultaneamente à passagem das imagens. A linguagem empregada deverá ser objetiva, coloquial. Como nosso vídeo é educativo, deveremos ser bem claros, sem ideias subjetivas ou artísticas demais.

Pensem num vídeo curto. As melhores mensagens cabem, às vezes, em poucas palavras ou frases. Um filme longo demais vai ser mais trabalhoso, difícil de finalizar e pode não prender a atenção do espectador. De dois a quatro minutos são um bom tempo.

### **SELEÇÃO/REUNIÃO DE EQUIPAMENTO**

Hoje em dia, um equipamento de vídeo é bastante fácil de ser obtido. Qualquer câmera amadora digital de fotografia costuma ter um modo para filme, em formatos como AVI e MPEG, que podem ser depois trabalhados no computador por programas de edição de vídeo dos mais populares. Se a escola não tiver um, certamente um dos professores terá, ou mesmo alunos. É ter uma ideia na cabeça e uma câmera na mão!

### **PROCESSO DE FILMAGEM**

Importante: filmem exatamente o que está escrito no roteiro! Isso economiza tempo e esforço. Mas, tudo bem – se você quiser sair um pouco do roteiro, ele pode ser readaptado na edição. Criatividade acima de tudo!

Não importa a ordem em que vocês irão filmar as cenas constantes do roteiro. Depois tudo poderá ser montado e organizado na edição.

Atenção para o som e para a luz. As câmeras normalmente disponíveis geralmente têm um microfone embutido, algumas até com zoom para aproximação e realce do áudio gerado pelas imagens captadas pela lente. Outras, no entanto, permitem a adaptação de um microfone auxiliar. Se isto for possível, prefiram. Cuidado com o som do vento no microfone, isso pode inutilizar todo o material gravado. Façam testes, se possível. Quanto à luz, assegurem-se que ela é em quantidade suficiente para as imagens serem captadas com nitidez. Prefira a luz ambiente e filmagens diurnas.

### **EDIÇÃO DE ÁUDIO E VÍDEO**

Agora é a hora de montar um quebra-cabeças. Leve o material “bruto” para dentro do computador e trabalhe-o com os programas de edição de vídeo mais populares, como You Tube Video Editor, Windows Movie Maker, Video Edit Magic, Vegas Movie Studio HD, Nero e Adobe que trabalham com o sistema operacional Windows, e Avidemux que funciona no sistema Linux, dentre muitos outros. Se houver dificuldade nisso, peça auxílio ao professor de informática da escola!

### **GRAVAÇÃO DE VÍDEO**

Aqui trata-se de gravar o vídeo para um suporte físico. Pode ser uma mídia, como DVD ou CD. Isso servirá para que, finalizado, ele possa ser reproduzido quando for necessário.

### **DIVULGAÇÃO DO VÍDEO**

O vídeo pode ser visto pelos alunos que ajudaram a fazê-lo, por outras turmas ou, até mesmo, alunos de outros anos.

### **LEMBRETES**

- 1.º Os vídeos educativos assim gravados serão uma obra coletiva e/ou individual, protegida por direitos autorais. Mas não devem ser utilizados com finalidades comerciais.
- 2.º Nunca utilizem a imagem de alguém sem a devida autorização, e deixem por escrito a cessão de imagem por parte de quem vai aparecer nas filmagens, fazendo uma clara menção à cessão gratuita e por quanto tempo (apresentamos, ao final deste livreto uma sugestão de termo de autorização e cessão de imagem).
- 3.º O vídeo é uma ferramenta audiovisual que pode conter música. A parte musical de um vídeo é chamada de trilha sonora. Nunca utilize uma trilha sonora da qual você não disponha de direitos autorais, ou então peça a autorização do autor da música, e também do seu intérprete, para usá-la. Ainda melhor: usando da criatividade, juntos, alunos e professores, podem criar uma trilha sonora original para o vídeo. Sempre tem aquele primo que toca violão, ou aquele tio que gosta de cantar – convide-os a participar do projeto! DICA: o site [www.dominiopublico.gov.br](http://www.dominiopublico.gov.br) tem uma variedade de imagens e sons, textos e vídeos que podem ser utilizados gratuitamente em outras obras audiovisuais.
- 4.º O vídeo final pode ser divulgado pela internet. Como sugestão, indicamos uma forma mais interessante de fazê-lo aparecer: a promoção de um festival de vídeos educativos sobre o trânsito na escola! Toda a comunidade escolar pode ser convidada, e até mesmo autoridades escolares e alunos e professores de outras escolas. Assim, essa boa ideia é multiplicada, e a educação para o trânsito será divulgada cada vez mais – a comunidade em geral só tem a ganhar!

## EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO DO ROTEIRO

*(modelo duas colunas)*

*Obs.: Como este modelo é aberto, abaixo apresentamos apenas uma sugestão de como ele pode ser utilizado.*

### VÍDEO EDUCATIVO SOBRE TRÂNSITO Nº x

**ROTEIRO:** Alunos do 6º ano da Escola xxx e o professor XYZ, de Língua Portuguesa.

**TEMA:** O pedestre que transita adequadamente em uma via sem calçamento.

**QUANTIDADE DE CENAS:** 5

**PERSONAGENS:** Seis: o aluno Paulinho, seus colegas Raul, Cida e Marina, o narrador (em off) que é a voz do personagem Professor Silvério. Os alunos estão uniformizados e têm todos aproximadamente 11 a 12 anos. O professor aparece de guarda-pó ou jaleco.

**LOCAIS DE FILMAGEM:** Escola, rua sem calçada em que passam carros.

**Sinopse:** O professor, na porta da sala de aula, se despede de seus alunos, os últimos a saírem da sala, que vão alegremente conversando e rindo em direção ao portão da escola. Ao saírem, o espectador vê que a via pública por onde eles vão transitar não tem calçada, então eles começam a conversar sobre a maneira correta de transitar ali e evitar os perigos. O professor que, em seguida, vem saindo, fala para eles sobre o modo correto de se portarem, e sua voz em off é ouvida enquanto se mostram atitudes corretas e equivocadas. Ao final, todos agradecem ao professor e dizem como foi importante a lição que receberam.

O símbolo  indica música.

Tabela 2 - Modelo de roteiro em duas colunas completo.

Imagens	Áudio/som
<p><b>CRÉDITOS</b> – Abre com o nome da escola, o mês e o ano da produção do vídeo, o nome dos participantes, de quem operou a câmera e de quem fez a trilha sonora.</p>	<p>♪</p>
<p><b>Cena 1</b> – Na porta da escola o professor Silvério se despede de seus alunos Paulinho, Cida, Raul e Marina que, nesta ordem, saem pela porta</p> <p>As crianças são focalizadas de costas, indo alegres, conversando e rindo em direção ao portão da escola.</p> <p>Corte para o professor que ri e os vai observando.</p>	<p><b>Prof. Silvério:</b> Tenham um bom dia, crianças! Até amanhã. Cuidem-se e procurem prestar atenção ao caminharem pela rua e nas travessias</p> <p><b>Alunos</b> (quase em coro): Sim, professor, tomaremos cuidado!</p> <p>♪</p> <p>Risada e fala confusa dos alunos juntos</p>
<p><b>Cena 2</b></p> <p>Os alunos encontram-se na rua. Paulinho vai na frente e os outros, em fila, atrás dele. Andam devagar.</p> <p>De repente, Raul se adianta na fila e fica ao lado de Paulinho. Tirando algo do bolso, vai lhe mostrando</p> <p>Um carro, que não se vê na cena, passa rente a Raul</p> <p>As meninas, assustadas, chamam a atenção de Raul</p> <p>O professor, que vinha chegando atrás do grupo, é notado pelos meninos</p> <p>O professor é focalizado de frente. Em atitude de ensinar, começa a dizer sua fala</p> <p>As crianças são focalizadas. Close em Raul</p> <p>Close no professor:</p> <p><b>Cena 3</b></p> <p>O professor vai explicando a atitude correta que os pedestres devem assumir ao transitarem por uma via sem passeios laterais. Enquanto isso, aparecem imagens das crianças praticando a atitude e a voz do professor é ouvida como narrador (off)</p> <p>As crianças vão caminhando em fila, uma após a outra, rentes às construções presentes no alinhamento da rua sem</p>	<p>♪</p> <p><b>Raul:</b> Olha, Paulinho, aquela figurinha difícil que eu consegui. Vamos disputar um bafo amanhã?</p> <p><i>VRRRUUUUMMMMM</i> (barulho do carro) seguido de uma buzina nervosa.</p> <p><b>Cida e Marina</b> (quase em coro): Cuidado, Paulinho! Cuidado!</p> <p><b>Prof. Silvério</b> (assustado, admoestando): Meninos! Viram o risco que o Raul correu?! Quase foi atingido pelo carro!</p> <p><b>Prof. Silvério:</b> O trânsito tem regras claras, que devem ser obedecidas. Como nesta rua, em que passamos para ir e voltar da escola, não tem calçada de pedestres, é preciso observar o modo certo de andar por aqui.</p> <p><b>Raul</b> (com cara emburrada, de dúvida e susto): E como fazemos isso, professor?</p> <p><b>Prof. Silvério:</b> É muito simples!</p> <p><b>Prof. Silvério (off):</b> <i>Nas ruas em que não existe calçada para pedestres, já existe algo muito errado, porque não se está priorizando a segurança do componente mais fraco do trânsito, que é quem anda a pé. Mas o pedestre também pode fazer a sua parte, preservando sua própria segurança com atitudes simples.</i></p> <p><i>Nas vias onde não houver calçada, por disposição do Código de Trânsito, as pessoas devem andar em fila única – a famosa fila indiana – umas atrás das outras. Nas vias</i></p>



<p>acostamento.</p> <p>Três das crianças vão caminhando, lado a lado, na rua sem calçada.</p> <p>Aparecem as crianças que prestavam atenção na fala do professor</p>	<p><i>rurais, a circulação de pedestres feita assim deve ser na direção contrária a que passam os veículos.</i></p> <p><i>Deste modo, as pessoas ocupam o mínimo espaço possível na faixa de rolamento, evitando serem atingidas por algum motorista que não está preocupado com os outros... Infelizmente há muitos assim.</i></p> <p><i>Nunca se deve andar lado a lado, pois isso pode representar um grande perigo.</i></p> <p>♪</p>
<p><b>Cena 4</b> Paulinho Fala com Raul e ri</p> <p>As meninas se entreolham, rindo</p> <p>O professor afaga a cabeça de Raul, que fica emburrado, mas brincalhão.</p>	<p><b>Paulinho:</b> Viu só, Raul! Se você se acidentasse, como é que eu ia tirar essas figurinhas de você amanhã?!</p> <p><b>Meninas:</b> risos</p> <p><b>Prof. Silvério:</b> Não fique assim, Raul! Antes sem figurinhas do que sem sua saúde! No trânsito, a atitude segura é a coisa mais importante.</p>
<p><i>Fade out</i></p>	
<p><b>CRÉDITOS FINAIS</b></p>	<p>♪</p>

## PALAVRAS FINAIS

Os autores deste trabalho agradecem aos educadores e alunos que o lerem e utilizarem na produção de vídeos educativos sobre trânsito.

Mais informações a respeito da produção de roteiros e elaboração de vídeos podem ser obtidas nos sites indicados abaixo (disponíveis em 29/10/2014):

### **Cinco características dos vídeos educativos de sucesso**

<http://blog.egenial.com/5-caracteristicas-dos-videos-educativos-de-sucesso/>

**Miniguia de Produção de Vídeos de Curtíssima Metragem, do Instituto Claro:**

[https://www.institutoclaro.org.br/banco\\_arquivos/cc\\_miniguia\\_producao.pdf](https://www.institutoclaro.org.br/banco_arquivos/cc_miniguia_producao.pdf)

## **11 CONSIDERAÇÕES PARA O ENSINO: ENTRE CURRÍCULO E INTERDISCIPLINARIDADE NO PARADIGMA DA EDUCAÇÃO PÓS-MODERNA**

Das teorias pedagógicas que se desenvolveram a partir do início da Era Moderna, de Comênio a Pestalozzi e deste a Dewey, foi sendo consolidada uma ordem social estável produzida em bases de razão e progresso, imprimindo-se um caráter de universalidade à natureza humana, na qual o sujeito, autônomo e dotado de educabilidade, busca atingir a razão que o emancipa e o conhecimento que o livra do obscurantismo. Tais teorias gozam de notável estabilidade, muito embora venham sendo desafiadas por novas teorias e correntes (LIBÂNEO, 2005).

Ocorre, na realidade, que nosso mundo está em mudança, impactado pela pós-modernidade, exigindo às escolas e a todos aqueles que se ocupam da educação escolar e dos estudantes, que façam uma opção pedagógica acerca dos objetivos e dos modos pelos quais irão atingir o mister de promover, nos sujeitos integrados a contextos socioculturais e institucionais concretos, a aprendizagem e o desenvolvimento. Optar pela pedagogia também significa humanizar, porque o pensamento e a atuação no campo da educação são uma atividade social humanizadora (LIBÂNEO 2005), implicando em responsabilidade social e ética de dizer o que e como fazer, e não apenas o porquê de se fazer.

O ato educativo é caracterizado por uma aparência relacional, multifacetada e complexa, e a tarefa da educação, ao mesmo tempo em que se ocupa da subjetivação e da socialização do sujeito, visa conferir-lhe autonomia e a possibilidade de se integrar na sociedade em que vive, atendendo às suas necessidades individuais. Nesse processo, profundamente arraigado a uma dimensão humanizadora, o sujeito se apropria ativamente dos saberes, e vai se inserindo nas normas da cultura e da sociedade, produzindo estratégias inovadoras. Para isso, faz-se necessário captar conceitos em fontes variadas, os quais serão analisados e integrados a partir da psicologia, da economia, da antropologia e mesmo do simbólico (LIBÂNEO 2005).

Para Charlot (2000), o processo educativo possibilita aos membros da espécie humana se apropriarem dos saberes, práticas, formas subjetivas e obras

pertencentes a um patrimônio comum humano. Essa apropriação é realizada com a mediação dos adultos - que aprenderam antes - e caracteriza-se como de capital importância para a própria sobrevivência da espécie, posto que esta é desprovida de instintos e capacidades que lhe permitissem sobreviver nesse meio. É por intermédio dessa apropriação que se permite ao *ser* tornar-se *humano*, membro de uma sociedade, de uma comunidade, e um indivíduo absolutamente original e singular.

Para o agir pedagógico no mundo contemporâneo, Libâneo (2009) cita uma série de tarefas, determinantes para promover a inclusão ou a exclusão social, sendo particularmente relevante a de formar o sujeito para a cidadania, preparando-o para uma atuação na realidade.

Nesse mundo impactado pela pós-modernidade, no qual se observa a dissolução da distinção anteriormente feita entre a realidade e a imagem, a arte e a vida, pode-se observar reflexos na educação. O caráter universal apriorístico da natureza humana é negado, e em seu lugar os sujeitos são socialmente construídos. Essa construção, feita na própria sociedade, forma a identidade desses sujeitos, aos quais devem ser viabilizados meios de serem construtores de sua vida pessoal, incorporando, simultaneamente, o papel de sujeito pessoal e sujeito da sociedade. Inseridos em sua própria cultura, reconhece-se ao sujeito a capacidade de desejar e imaginar, sendo protagonista na vida, na sociedade e na construção do conhecimento. São reclamadas novas tecnologias de comunicação e informação, aptas a difundir a informação e a criar novas formas de produzir, circular e consumir a cultura, (LIBÂNEO, 2005).

Nessa educação pós-moderna, os sujeitos resistem a uma homogeneização e dominação cultural. Caminha-se no sentido do abandono da noção de que há valores ou razão universais e absolutos, utilizáveis como padrão de conduta para toda a humanidade. O modelo moderno de racionalidade científica é taxado de esgotado pelos seus críticos pós-modernos, devendo ser tal modelo substituído por outro, que permita contato com o conhecimento gestado nas culturas particulares. Até admite-se a existência da razão, mas esta é um construto do contexto, da sociedade em que se vive, não raro sob a influência de questões históricas, segundo a ótica das dimensões afetivas, morais e estéticas que identificam o sujeito.

Nesse ambiente, é gestado um paradigma científico novo, no qual se insere a ideia da interdisciplinaridade. Dentre suas muitas definições, está a de “inter-relação entre os saberes científicos (...) integração entre os saberes contra a fragmentação disciplinar” (LIBÂNEO, 2005, p. 38). A interdisciplinaridade no conhecimento, que significa a superação de barreiras entre as diferentes disciplinas, converte o fragmentado em global, favorecendo que o sujeito se situe no mundo, podendo compreender e criticar as inúmeras informações que lhe agredem no dia a dia (FAZENDA, 1979 apud MOREIRA, 1993).

A pedagogia pós-moderna propõe, ainda, um hibridismo curricular baseada no fato de que apenas com a aceitação e a incorporação de diferentes teorias e práticas, a realidade plural de sujeitos integrantes de grupos sociais distintos, com suas particulares interpretações a respeito da realidade circundante, poderia ter voz no ambiente escolar (LIBÂNEO, 2005).

Segundo a posição de Moreira (1993), a questão do currículo, juntamente com o ensino, liga-se intimamente à qualidade da escola, e quaisquer reflexões neste tema devem fazer referência à sociedade. Para este autor, é preciso evitar uma separação estanque de saberes que estão nas salas de aula para serem aprendidos e ensinados. O currículo deve ser pensado da mesma forma que os sistemas de comunicação concebidos pelo gênero humano que, se considerados isoladamente, têm pouca utilidade, mas, quando apreciados em conjunto, são compreendidos num contexto amplo do processo de que são partes. Entretanto, eles ainda são elaborados sem que se atente para a necessidade de articular conteúdos que serão integrados e relacionados pelos alunos dentro de um todo coerente (MOREIRA, 1993).

Para que tais conteúdos se articulem, o currículo escolar deve se organizar tendo em consideração aquilo que os alunos trazem como experiências, conhecimentos e cultura anteriores, estabelecendo-se uma relação entre sujeito e objeto, relação esta caracterizadora do processo de ensino-aprendizagem, promovido ora pela desconstrução do conhecimento prévio trazido pelo aluno, ora pela reelaboração do mesmo. Aquilo que faça sentido num grupo de estudantes, ou que ali tenha valor, deve ser encontrado por eles mesmos, com o auxílio de seus educadores, em constante dialogicidade (LIBÂNEO, 2005).

Quanto ao trabalho em salas de aula, este precisa estar receptivo a transformações e novas demandas dos sujeitos. Deve-se considerar sempre a possibilidade de agregar às atividades desenvolvidas nesse ambiente uma variedade de métodos e linguagens, ensejando ao aluno a construção de seu conhecimento comunicando-se e expressando-se de modos variados. O docente, mediador do processo, deve se encontrar capacitado para a constante atualização desses meios, visando atender àquela demanda (MOREIRA, 1993).

Ao passo em que se faz a opção pela pedagogia da pós-modernidade, a escola precisa se tornar um lugar aberto, ainda que informado por um regimento mínimo e racional, cuja finalidade de base venha a possibilitar seu funcionamento e manter seu status de estabelecimento apto a abrigar o trabalho intelectual. Essa escola nova está apta a atender novas demandas e aspirações dos sujeitos na qual as práticas escolares vão sofrendo alguma diferenciação, sem perder de vista a inclusão de todas as pessoas que a busquem para ter acesso ao conhecimento científico e à formação cultural. Trata-se de garantir uma educação inclusiva e de qualidade, que provê as condições intelectuais e organizacionais, fomentando no aluno o aprendizado teórico e o desenvolvimento do pensamento que o instrumentaliza para o conhecimento (LIBANEO, 2005).

Ainda Moreira (2007) associa ao currículo, a imagem de um espaço de reconhecimento da identidade cultural do sujeito amplamente considerado, a incluir docentes e os próprios gestores escolares, além dos alunos.

### **11.1 O ensino de trânsito na realidade discente**

A educação para o trânsito deve partir da realidade circundante vivenciada pelos alunos, e não de uma outra realidade, artificial, vinda de fora (PAVARINO FILHO, 2004).

Nesta aprendizagem, a participação do aluno deve ser efetiva na aquisição do conhecimento, portanto ele é chamado a participar e se inteirar na produção do próprio instrumento servente a veicular a educação para o trânsito, e não a assistir passivamente a reprodução de conteúdos formulados pelo professor, por outros educadores ou por um livro-texto.

É preciso apurar o que os alunos já conhecem sobre o trânsito, suas regras, características dentre outras coisas, para que os vídeos elaborados a partir dos roteiros criados sobre a proposta contida neste trabalho, não se confundam com a aprendizagem mecânica, um mero adestramento para estar em trânsito sem viver no trânsito.

Na sociedade brasileira o trânsito tem se tornado um ambiente hostil e agressivo, que apresenta índice elevado de mortalidade, do qual os mais jovens são as principais vítimas. Os jovens que têm morrido no trânsito certamente passaram pela escola. Diante desse cenário, Ecco (2009) questiona se a formação por eles recebida os teria feito incorporar noções de segurança, respeito e cuidados com a própria integridade no trânsito.

Para este autor, o quadro encontrado no trânsito deve-se a uma realidade não humanizada. O intuito de melhorá-lo passa pela elaboração de campanhas educativas bem conduzidas e transmitidas por diversos meios de comunicação, com estratégias diversificadas, mas a percepção é de que a educação para o trânsito restringe-se a iniciativas limitadas e pontuais, e as campanhas, quando veiculadas, atingem apenas pequena parte da população.

No entanto, educar para o trânsito, embora não se constitua numa tarefa simples, significa a preservação da vida, a diminuição de acidentes e a observação de mais solidariedade e responsabilidade para promover uma transformação positiva nos comportamentos observados no trânsito.

A conscientização dos cidadãos de que a educação para o trânsito se constitui numa necessidade premente já nas séries escolares iniciais é defendida por Ecco (2009), e as atividades educativas devem ser desenvolvidas a partir de situações reais, significativas e contextualizadas.

Isso é favorecido por um ensino instrumentalizado por materiais elaborados dentro da própria escola e pelos que estão nela. Desta forma oportuniza-se ao professor ser também um produtor de conteúdos juntamente com seus alunos. São várias as alternativas. A criação de vídeos educativos é uma delas. A partir dessa prática, professores e alunos podem pesquisar, investigar e refletir, produzindo conhecimento. Bem utilizados na educação, os recursos de mídia agem como

facilitadores, e conseguem envolver toda a comunidade escolar nas atividades desenvolvidas pelas instituições de ensino (SEED/MEC, s.d.).

A utilização de vídeos educativos representa uma modificação na forma de ensinar, que deve ser buscada pelos administradores das instituições implantando projetos inovadores (MORAN et al., 2000).

Entre a escola e a comunidade em torno da escola costumam se formar fortes laços, de modo que o conhecimento produzido na instituição acaba por se disseminar entre uma comunidade, repassado aos demais membros de uma família e até para vizinhos. Esta é mais uma razão a reclamar uma constante educação para o trânsito. Assim, podem ser disseminados aprendizados sobre como se comportar na rua, a usar a faixa de pedestres, observar os sinais e todos os demais comportamentos necessários no trânsito.

Não basta, contudo, apenas esse tipo de informação para o trânsito. É também necessário atentar para a perspectiva da cidadania, da socialização do trânsito, ensinando sua temática aliada a valores como justiça, respeito e solidariedade. Nisso a escola pode ter um papel preponderante (ECCO, 2009).

Entretanto, apesar dessa posição de destaque da escola, o autor citado constata que elas não costumam elaborar um trabalho continuado e sistemático de educação para o trânsito. Quando o fazem, dão relevo a um modelo restrito, de ensinar somente regras de circulação e sobre sinais, embora se apresentem um grande número de alternativas a serem exploradas, outras estratégias didáticas e metodológicas para a efetivação dessa educação.

Dentre essas estratégias está a elaboração de vídeos pelas próprias pessoas da escola, intimamente envolvidas no processo de ensino-aprendizagem, a partir de roteiros adequadamente estruturados. Esses roteiros possibilitam a produção de vídeos educativos para os quais os professores podem encontrar bases em ferramentas tecnológicas. Os vídeos favorecerão aos alunos elaborarem e reelaborarem novos conteúdos, que servirão como um ótimo recurso instrucional. Tal recurso poderá contribuir para otimizar as metas de aprendizagem, porque o aluno irá construir novos conhecimentos e compreendê-los. Vídeos educativos realizados sob a ótica da aprendizagem significativa são capazes de contribuir de

modo inovador para uma construção do conhecimento coletiva e colaborativa (SOUZA et al., 2012).

Essa união de docentes e discentes na construção do conhecimento favorece o enriquecimento cultural do ambiente de que partilham (MORAN et al., 2000).



## 12 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho o trânsito foi apresentado como uma questão central em torno da qual gravitam vários problemas. Mortes de pessoas, danos físicos permanentes, prejuízos de toda sorte, dentre outros.

Uma das formas de contribuir para a melhoria desse quadro é a educação para o trânsito. Uma adequada educação para o trânsito envolve processos contínuos, complexos, que podem refletir de maneira positiva ao longo de toda a vida do educando.

São variadas as possibilidades na educação para o trânsito. Um conjunto de órgãos do poder público, formadores do Sistema Nacional de Trânsito, incumbe-se de promover a educação para o trânsito, mas isso não tira da escola a vocação para ser o ator principal nesse processo, devendo fazê-lo a partir de diretrizes informadas por uma legislação específica, ligada ao próprio trânsito, uma vez que a legislação educacional não trata do tema em profundidade.

A normatização legal da educação para o trânsito, favorece uma abordagem transversal, aplicada às disciplinas regulares do currículo no ensino fundamental. A apresentação do tema deve ir além do mero adestramento, mas favorecendo a conscientização da posição de cada um como um partícipe do trânsito, de quem as atitudes podem refletir positiva ou negativamente sobre outros partícipes; ocupando-se não apenas de adequar comportamentos a modelos pré-determinados, mas principalmente a considerar docentes e discentes como agentes efetivos na construção de conhecimentos que venham a interferir positivamente em suas vidas.

A fim de auxiliar a educação de trânsito, foi apresentado um produto para instrumentalizá-la no ambiente formal. Uma vez que a posição do trânsito como tema local na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional reclama a elaboração de um material didático que sirva especificamente a cada realidade escolar, esse produto contribui ao oportunizar a criação de material didático genuinamente original e consentâneo com essa realidade, refletindo de fato as necessidades específicas da educação para o trânsito nesse ambiente e contendo elementos associados aos conhecimentos já elaborados pelos alunos.

Ele é adaptável a todas as disciplinas no currículo do ensino fundamental, que podem ser trabalhadas de maneira conjunta, favorecendo um ambiente compartilhado e solidário de união de saberes na escola.

O instrumento de ensino, sob o formato de um modelo de roteiro para a produção de vídeos educativos, é propositalmente aberto e constitui-se num intermediário entre a ideia e a ação de educar pelo vídeo. É de fácil reprodução para que, uma vez motivados para tanto, docentes e discentes possam ser multiplicadores dessa forma de apresentação de conteúdo.

Propõe-se seu uso criativo, que pode se dar por meio da realização de oficinas de ensino-aprendizagem, durante as quais alunos e professores capacitam-se para a elaboração de roteiros e a produção de vídeos educativos.

Alunos e professores não precisam estar em categorias diferenciadas na construção do conhecimento. Ao contrário, podem aprender juntos, e produzir em equipe os vídeos educativos a serem, depois, reproduzidos na própria escola, servindo de material didático para os elaboradores e espectadores.

Dentre as diversas teorias da aprendizagem e correntes pedagógicas que levem em consideração o currículo, como nenhuma delas pode pretender guardar em si a verdade absoluta, muito menos dentro dos atuais desafios pós-modernos, deve-se procurar dentro delas o que for melhor para orientar o ensino, baseando a confecção de vídeos, a partir do modelo de roteiro fornecido no produto, que busquem construir uma matriz de competências e habilidades nos discentes, capaz de ser-lhes útil para a vivência no ambiente do trânsito, ainda que considerada a diversidade de projetos político-pedagógicos que orientem nossas escolas.

A elaboração deste trabalho foi animada pela intenção de criar um ambiente compartilhado para o ensino e a aprendizagem, com o fito de envolver docentes e discentes, além de toda a comunidade escolar, na elaboração de vídeos educativos a partir do modelo de roteiro proposto, ensejando, assim, uma produção do conhecimento compartilhada e participativa, da mesma forma como o trânsito deve ser – **um espaço coletivo**.

## REFERÊNCIAS

ALCANTARA, Pedro Ivo. **Trânsito – Perigo nas Ruas**. Desafios do Desenvolvimento - Revista do IPEA, 2004, ano 1, Edição 5, 2004. Disponível em: < [http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=831:reportagens-materias&Itemid=39](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=831:reportagens-materias&Itemid=39)>. Acesso em: 18 jun. 2014.

ALCANTARA JR, José. **Para uma microssociologia do acidente e incidente de trânsito**. Revista de Ciências Sociais, Fortaleza, v.42, n.2, jul/dez, 2011, p. 119-140. Disponível em: < [http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v42n2/rcs\\_v42n2a8.pdf](http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v42n2/rcs_v42n2a8.pdf)>. Acesso em: 07 fev. 2014.

ALVES, Vilson Rodrigues. **Acidentes de trânsito e responsabilidade civil**. 1.ed. Campinas, SP: BookSeller, 2002.

AMOUZOU, Koffi Djima. **Transporte na cidade: uma análise socioeconômica do conceito de deslocamento urbano e dos impactos dos meios de transporte público urbano**. 2001. Disponível em: <[https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.aedb.br%2Fseget%2Fartigos04%2F68\\_Transporte%2520na%2520cidade%2520SPS.doc&ei=LVTIU7LNC5fesAT1-IKQDg&usg=AFQjCNFvxvqbOOezlK3iXb5xedtjv-4aHUg&cad=rja](https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.aedb.br%2Fseget%2Fartigos04%2F68_Transporte%2520na%2520cidade%2520SPS.doc&ei=LVTIU7LNC5fesAT1-IKQDg&usg=AFQjCNFvxvqbOOezlK3iXb5xedtjv-4aHUg&cad=rja)>. Acesso em: 06 maio 2014.

ARROIO, Agnaldo; GIORDAN, Marcelo. **O vídeo educativo: aspectos da organização do ensino**. *Química Nova na Escola*, n. 24, p. 8-11, nov. 2006.

BANDEIRA, Manoel; ANDRADE, Carlos Drummond. **Rio de Janeiro em Prosa & Verso**. Vol. 5. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

BOTELHO, Anselmo Sebastião. **A educação para o trânsito em escolas do ensino fundamental e a sua relevância na formação de futuros condutores**. Monografia (Pós-Graduação) – Gestão de Educação e Segurança no Trânsito – Universidade Cândido Mendes – Belo Horizonte, MG: 2009.

BRASIL, **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>> Acesso em: 26 jun. 2014.

BROSSI, Juliana Aparecida. A importância da educação para o trânsito nas séries iniciais do ensino fundamental como construção do trânsito mais segura. Monografia (Pós-Graduação) – Faculdade de Psicologia, Centro Universitário de Araras, 2010.

CARVALHO, Anna Maria Pessoa de; GONÇALVES, Maria Elisa Resende. **Formação continuada de professores: o vídeo como tecnologia facilitadora da reflexão**. *Cadernos de Pesquisa*, nº 111, 71-94, dezembro, 2000.

CASTRO, Francisco. **O Problema do Trânsito nas Cidades Brasileiras**. 2008 Disponível em: <<http://www.blogdefranciscocastro.blogspot.com.br/2008/07/o-problema-do-trnsito-nas-cidades.html>>. Acesso em: 06 maio 2014.

CONTRAN. **Curso de Educação de Trânsito**. Projeto Capacitação de Profissionais de Trânsito. 2006. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/unidade%202.pdf>>. Acesso em: 23 fev. 2014.

CRISTO, Fábio de. **Psicologia e trânsito: reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores**. 1.ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012.

DENATRAN. **Educação de trânsito no ensino regular**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/unidade%202.pdf>>. Acesso em: 06 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 147/2009**. Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/>>. Acesso em: 02 maio 2014.

DUARTE, Rosália. **Cinema e educação**. Belo Horizonte, Autêntica, 2002.

ECCO, Idanir. **Educação para o trânsito: um olhar para o contexto escolar, 2009**. Disponível em: <http://www.webartigos.com/artigos/educacao-para-o-transito-um-olhar-para-o-contexto-escolar/15180>. Acesso em: 09 jul. 2014.

FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. **Condições necessárias e objetivos da educação para o trânsito segundo o ponto de vista dos profissionais brasileiros da área**. Artigo científico publicado nos anais XIII Congresso Panamericano de Engenharia e Trânsito e Transporte, Abany – Nova York, EUA: 2004. Disponível em: <[http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/objetivos\\_da\\_educacao\\_%20para\\_%20o\\_transito.pdf](http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/objetivos_da_educacao_%20para_%20o_transito.pdf)>. Acesso em: 06 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Avaliar programas educativos para o trânsito não é medir a redução de acidentes ou de exposição ao risco de acidentes**. Artigo científico publicado nos anais do XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. ANPET Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2005, v.11. Recife: 2005. Disponível em: <<http://www.transitocomvida.ufrj.br/download/bibprof/avaliarprogramaseducativos.pdf>>. Acesso em: 08 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Educar crianças e adolescentes para a vida no trânsito**. Jornal Eletrônico Observatório da infância e da Adolescência do Núcleo Interdisciplinar de Pesquisa e Intercâmbio para a Infância e Adolescência Contemporâneas [NIPIAC] do Programa de Pós-graduação do Instituto de Psicologia da UFRJ. Disponível em: <<http://www.transitocomvida.ufrj.br/download/Educar%20crian%20as%20e%20adolescentes%20para%20a%20vid.pdf>>. Acesso em: 11 mar. 2014.

FARIA, Elaine Turk. O Professor e as Novas Tecnologias. In: Enricone, Dêlcia. **Ser Professor**. 4ª ed, Porto Alegre: Edipucrs, 2004.

GANDIN, Luís Armando; PARASKEVA, João M.; HYPOLITO, Álvaro Moreira. **Mapeando a [complexa] produção teórica educacional – Entrevista com Thomaz Tadeu da Silva**. Currículo sem Fronteiras, v.2, n1, pp. 5-14, Jan/Jun 2002.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HAONAT, Angela Issa. **O Direito Ambiental em face da qualidade de vida: em busca do trânsito e do transporte sustentáveis**. 1.ed. São Paulo: RCS Editora, 2007.

INSTITUTO CLARO. **Miniguia de Produção de Vídeos de Curtíssima Metragem**. 2009, Disponível em: <http://www.clarocurtas.com.br>. Acesso em: 24 jul. 2014.

KANKI, Rafael Teruki. **Campanhas educativas e propaganda: algumas considerações**. CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. São Paulo: 1995. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/20728/nt189.pdf>>. Acesso em: 24 fev. 2014.

LIBÂNEO, José Carlos. As teorias pedagógicas modernas revisitadas pelo debate contemporâneo na educação. In: LIBÂNEO, José Carlos; SANTOS, Akiko (Orgs.). **Educação na era do conhecimento em rede e transdisciplinaridade**. Campinas: Alínea, 2005.

LIMA, Jober Carlos de. **Transversalização na educação: tema trânsito**. Monografia – Departamento de Pedagogia – Universidade do Estado de Mato Grosso, 2010.

MACHADO, Adriane Picchetto. **Um olhar da psicologia social sobre o trânsito**. In: ALCHIERI, João Carlos; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena (org.). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, p. 123-133, 2003.

MARÍN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral**. Cadernos de Saúde Pública, v.16, n.1, p. 7-21, Rio de Janeiro, 2000.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na tábua, o, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. 1.ed. São Paulo: Rocco, 2010.

MINAYO, Maria Cecília. **Morre menos quem morre no trânsito?** Revista: Ciência & Saúde coletiva, vol. 17, n.9, Rio de Janeiro: set, 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-81232012000900003&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000900003&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt)>. Acesso em: 28 abr. 2014.

MINAYO, Maria Cecília; GOMES, Suely Ferreira Deslandes Romeu. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 27.ed. Petrópolis, RJ:Vozes, 2008.

MOHAN, Dinesh et al. **Prevensión de lesiones causadas por El transito**. Organización Panamericana de la Salud Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Washington, D.C.: OPS, 2008. Disponível em: <[http://www.academia.edu/2856251/Prevensión\\_de\\_lesiones\\_causadas\\_por\\_el\\_transito.\\_Manual\\_de\\_capacitacion](http://www.academia.edu/2856251/Prevensión_de_lesiones_causadas_por_el_transito._Manual_de_capacitacion)>. Acesso em: 25 abr. 2014.

MORAES, Tatiane Paula; SILVA, Maria Izabel. **Educação para trânsito: estratégias de ensino no nível superior**. Revista da Católica, v.3, n.5, 2011 - Faculdade Católica de Uberlândia. Disponível em: <<http://catolicaonline.com.br/revistadacatolica2/artigosn4v2/31-pos-grad.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2014.

MORAN, José Manuel; MASETTO, Marcos T.; BEHRENS, Marilda Aparecida. **Novas Tecnologias e Mediação Pedagógica**. Campinas, SP:Papirus, 2000.

\_\_\_\_\_. **Os Novos Espaços de Atuação do Professor com as Tecnologias**. Revista Diálogo Educacional, v.4, n.12, p. 13-21, Curitiba, PR, 2004.

MOREIRA, Antônio Flávio Barbosa. **Indagações sobre currículo: currículo, conhecimento e cultura**. Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. **Conhecimento, currículo e ensino: questões e perspectivas**. Em Aberto. Brasília, ano 12, n. 58, abr./jun, 1993.

MOREIRA, Marco Antônio e MASINI, Elcie F. Salzano. **Aprendizagem Significativa: a teoria de David Ausubel**, São Paulo: Moraes, 1982.

NASCIMENTO, Francisco Guimarães do. **Direito de Trânsito**. 1.ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999.

OLIVEIRA, André de e RUIZ, José Mauro. **O árduo desafio de ir e vir na cidade do rio de janeiro**. Revista Eletrônica Novo Enfoque, ano 2011, v. 13, n. 13, p. 170 – 187.

PAVARINO FILHO, R. V. **Aspectos da educação de trânsito decorrentes das proposições das teorias da segurança – problemas e alternativas**. ANPET – Associação Nacional de Pesquisa em ensino em transporte. Disponível em: <<http://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/127/109>>. Acesso em: 09 jul. 2014.

REIS, Marcya. **O Roteiro**. 2001. Disponível em: <[http://www.portal.mec.gov.br/seed/arquivos/pdf/arq%20modulo%203%20\(2\)%20no%20vo.pdf](http://www.portal.mec.gov.br/seed/arquivos/pdf/arq%20modulo%203%20(2)%20no%20vo.pdf)>. Acesso em: 21 jul. 2014.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. 1.ed. São Paulo: EPU Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SADEK, José Roberto Neffa. **O processo de produção de vídeo educativo**. 2001. Disponível em: <[http://www.portal.mec.gov.br/seed/arquivos/pdf/arq%20modulo%203%20\(2\)%20no vo.pdf](http://www.portal.mec.gov.br/seed/arquivos/pdf/arq%20modulo%203%20(2)%20no%20vo.pdf)>. Acesso em: 21 jul. 2014.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Introdução a uma Ciência Pós-moderna**. Rio de Janeiro, RJ: Graal, 1989.

SANTOS, Juliano Viali dos. **Trânsito em condições seguras**. 1.ed. Porto Alegre, RS: EDIPUCRS, 2009.

SEED – Secretaria de Educação à distância/MEC – Ministério da Educação e Cultura. Vídeos Escolares – Curso prepara professores para uso de mídias, sem data. Disponível em: <<http://portaldoprofessor.mec.gov.br/conteudodojornal.html?idconteudo=370>>. Acesso em: 20 jul. 2014.

SIMIONI, Viviane. **Educação e trânsito: uma mistura que dá certo**. Simpósio de Educação – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, 2007. Disponível em: <<http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/Simp%C3%B3sio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completos/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf>>. Acesso em: 19 mar. 2014.

SOUZA, Bernardy; VIEIRA, Mireila Oliveira; SILVA, Marcus Vinícius; MACHADO, Tatiane. **Educação para o trânsito: uma necessidade emergente**. ANAIS DO XVI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE EDUCAÇÃO: Docência nos seus múltiplos espaços, 2011. Disponível em: <[http://www.sieduca.com.br/2011/index69f8.html?principal=lista\\_trabalhos&eixo=6&modalidade=1](http://www.sieduca.com.br/2011/index69f8.html?principal=lista_trabalhos&eixo=6&modalidade=1)>. Acesso em: 09 abr. 2014.

SOUZA, Márcia Isabel Fugisawa; TORRES, Tércia Zavaglia; MÁXIMO, Fernando Attique. **Design e roteiro de vídeos educativos**. Embrapa Informática Agropecuária – Capítulo em livro técnico-científico, 2012. Disponível em: <<http://www.alice.cnptia.embrapa.br/bitstream/doc/931711/1/design.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2014.

SOUZA, José Leles de. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental**. Tese (Doutorado). Departamento de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo, 2010.

SZINVELSKI, Ildo Mário. **Trânsito: espaço de convivência social**. Perkons S.A> Mobilidade e Segurança no Trânsito, 2010. Disponível em: <<http://www.perkons.com.br/pt/noticia/955/transito-espaco-de-convivencia-social--por-ildo-mario-szinvelski->>>. Acesso em: 19 jul. 2014.

TEBALDI, Eliza; FERREIRA, Vinícius R.T. **Comportamentos no trânsito e causas de agressividade**. Revista: Psicologia da UnC, vol.2, n. 1, p.15-22. Disponível em: <[http://www.apatru.org.br/arquivos/%7B2A8F9EAD-10B9-4B92-9AB2-2594D4496AE9%7D\\_32.pdf](http://www.apatru.org.br/arquivos/%7B2A8F9EAD-10B9-4B92-9AB2-2594D4496AE9%7D_32.pdf)> . Acesso em: 14 fev. 2014.

TEDESCO, Juan Carlos. (Org). **Educação e novas tecnologias: esperança ou incerteza?**. Tradução de(Claudia Berliner, Silvana Cobucci Leite. São Paulo: Cortez, 2004. 255p.

TEODORO, Agmar Bento. **Avaliação de percepção de adolescentes sobre segurança de trânsito através da análise de discurso**. Tese (Mestrado) – Geotecnia e Transportes – Universidade Federal de Minas Gerais, 2014.

TOMAZ, Tadeu da Silva. **Documentos de identidade: uma introdução às teorias do currículo**. 3ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2010.

TORRES, Roberta. **Campanhas Educativas de trânsito**. 1ed. São Caetano do Sul, Sp: Yendis Editora, 2011.

WAISELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da violência 2012 - Caderno complementar 2: acidentes de Trânsito**. CEBELA – Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos. Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2012. Disponível em: <[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf)>. Acesso em: 23 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. **Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas**. CEBELA– Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos. Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013. Disponível em: <[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf)>. Acesso em: 23 fev. 2014.



**ANEXO A****Portaria nº 147 de 02 de junho de 2009 do DENATRAN que institui as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental.**

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 19, incisos I e XVI, da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, bem como o que consta no Processo n. 80001.015394/2009-76.

**RESOLVE:**

Art. 1º Aprovar as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola na forma estabelecida no Anexo I e as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental na forma estabelecida no Anexo II desta Portaria.

Art. 2º Os Anexos desta Portaria encontram-se disponíveis no sítio eletrônico [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br).

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA

## **ANEXO B**

### **Anexo II da Portaria nº 147/2009 do DENATRAN com as Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental.**

#### **APRESENTAÇÃO**

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998, é considerado como um dos códigos mais avançados do mundo, pois trouxe consigo muitas inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo à educação, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino.

Para atender ao disposto no CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) elaborou estas Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental, cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito.

Porém, mais do que o cumprimento da lei, acreditamos que por meio da educação será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público. Isso porque a educação para o trânsito requer ações comprometidas com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania.

Por isso, este documento pretende oferecer aos professores do ensino fundamental a oportunidade de desenvolver atividades que tragam à luz a importância da adoção de posturas e de atitudes voltadas ao bem comum; que favoreçam a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito; que promovam o respeito e a valorização da vida.

É, portanto, com sentimento de otimismo e satisfação que publicamos estas diretrizes, desejando que contribuam, efetivamente, para o processo de implementação da educação para o trânsito nas escolas de forma permanente.

Temos certeza de que este é um marco histórico da maior relevância para o trânsito brasileiro, não somente pelo conteúdo apresentado, mas por seu significado no contexto da legislação e por representar um grande passo para a conquista do direito de ir e vir com segurança.

ALFREDO PERES DA SILVA

Diretor do Denatran

Presidente do Contran

## **INTRODUÇÃO**

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

I - nas bases legais que orientam:

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

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

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

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

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

VI - nas diversidades culturais, nos diferentes espaços geográficos e nas relações que neles ocorrem, nas características regionais e locais da sociedade, da economia e da clientela.

A inclusão do trânsito como tema transversal tem como objetivos:

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

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

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

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

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

VII - criar condições que favoreçam a observação e a exploração da cidade, a fim de que os alunos percebam-se como agentes transformadores do espaço onde vivem.

Para que o tema trânsito possa ser implementado com êxito no Ensino Fundamental é muito importante adotar procedimentos, considerando:

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

II - o uso do ambiente real de circulação (a cidade) como principal recurso educativo

para o exercício da cidadania no trânsito;

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

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

V - a execução de ações e a utilização de recursos educativos que expressem as concepções adotadas nesta publicação.

É importante salientar que este documento vem ao encontro dos Parâmetros Curriculares Nacionais do Ensino Fundamental (PCN) ao explicitarem que de acordo com a realidade de cada lugar, as escolas podem eleger, se quiserem – além dos temas transversais estabelecidos – temas locais para serem trabalhados.

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

Parâmetros Curriculares Nacionais: apresentação dos temas transversais, ética. Secretaria de Ensino Fundamental.

Brasília: MEC/SEF, 1997. p.35.

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

definição de seus projetos pedagógicos, a busca de comportamentos adequados no trânsito. (...)

A fim de facilitar a propagação da idéia sugere-se ao Denatran que envide esforços no sentido de produzir material de apoio para que as escolas possam utilizá-lo nos seus projetos de educação para o trânsito.

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

## **1. IMPORTÂNCIA DO TEMA**

De acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2005), 1 milhão de crianças entre 0 e 14 anos morrem em decorrência de acidentes todos os anos ao redor do mundo e cerca de 50 milhões ficam com sequelas permanentes. No Brasil, os acidentes representam a principal causa de morte de crianças entre 0 e 14 anos. Segundo o Ministério da Saúde, cerca de 6 mil crianças até 14 anos morrem e 140 mil são hospitalizadas anualmente no país, representando R\$ 63 milhões gastos na rede do Sistema Único de Saúde (SUS).

O Estudo de Mortalidade e Hospitalização por Acidentes com Crianças até 14 anos, coordenado pela ONG Criança Segura, divulgado em 2007, revela que dentre os acidentes com crianças de até 14 anos, o trânsito é responsável por 40% das mortes, como pode ser observado no quadro a seguir:

Tipo de acidente	Total de mortes 0 a 14 anos		
	2005	2004	2003
Acidentes de trânsito	2.364 (40,7%)	2.427 (41,1%)	2.446 (41%)
Afogamento	1.496 (25,7%)	1.533 (26%)	1.527 (25%)
Sufocação	806 (13,9%)	791 (13,4%)	771 (13%)
Queimaduras	367 (6,3%)	387 (6,6%)	420 (7%)
Outros	317 (5,5%)	329 (5,6%)	367 (6%)
Quedas	310 (5,3%)	292 (4,9%)	289 (5%)
Intoxicações (envenenamento)	108 (1,9%)	109 (1,8%)	121 (2%)
Armas de fogo	40 (0,7%)	34 (0,6%)	52 (1%)
<b>Total</b>	<b>5.808</b>	<b>5902</b>	<b>5993</b>

DATASUS – Ministério da Saúde 2003/2004

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

Importante salientar que das 2.364 crianças mortas em acidentes de trânsito em 2005, 1.109 eram pedestres, vítimas de atropelamentos.

Os números relativos a 2005, expressos acima, denunciam a morte de, aproximadamente, 7 crianças por dia em acidentes de trânsito no Brasil, excluindo aquelas hospitalizadas e com seqüelas temporárias ou permanentes.

Estudo recente realizado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) também aponta para a preocupante realidade dos acidentes de trânsito envolvendo crianças. Entre 2000 e 2007, considerando os acidentes nos quais houve identificação da idade das vítimas, 187.600 mil crianças, de 0 a 12 anos, sofreram acidentes de trânsito, sendo que 8.029 morreram.

Os números apresentados demonstram a necessidade e a urgência da adoção de medidas, sobretudo educacionais, capazes de reverter esta situação que, conforme o Ministério da Saúde, pode ser configurada como uma séria questão de saúde pública.

Diante disso, a inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares torna-se imprescindível, pois o trabalho permanente nas escolas provocará, indubitavelmente, mudanças de atitudes que contribuirão para garantir a segurança das crianças no espaço público.

## 2. TRANSVERSALIDADE

A transversalidade refere-se à ação pedagógica que se propõe a trabalhar com temas, considerados relevantes, cujos conteúdos – sobretudo atitudinais – podem estar relacionados a todas as disciplinas. Portanto, um tema transversal não é uma disciplina. Ele transpassa as disciplinas, tendo como principais objetivos potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social.

Os PCN esclarecem a proposta de *transversalidade* quando explanam sua diferença em relação à *interdisciplinaridade*:

A interdisciplinaridade questiona a segmentação entre os diferentes campos de conhecimento produzida por uma abordagem que não leva em conta a inter-relação e a influência entre eles – questiona a visão compartimentada (disciplinar) da realidade sobre a qual a escola, tal como é conhecida, historicamente se constituiu. Refere-se, portanto, a uma relação entre disciplinas.

A transversalidade diz respeito à possibilidade de se estabelecer, na prática educativa, uma relação entre aprender na realidade e da realidade de conhecimentos teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade) e as questões da vida real (aprender na realidade e da realidade).

Sendo assim, os temas transversais têm por objetivo trazer à tona, em sala de aula, questões sociais que possibilitem a construção da democracia e da cidadania.

É importante esclarecer que os temas transversais não são novas áreas ou disciplinas. Eles devem ser incorporados ao projeto pedagógico das escolas, por isso têm caráter de transversalidade, sendo parte integrante das áreas e não algo estanque.

Os temas transversais entram no ensino das áreas para serem refletidos e analisados a partir de um trabalho compartilhado entre alunos e professores. O trânsito, compreendido de modo abrangente, pode ser inserido de forma transversal em todas as disciplinas, pois se trata de um tema inerente à realidade de todas as pessoas, em todos os tempos, em todos os lugares.



### 3. TRÂNSITO E CURRÍCULO

A palavra currículo pode ser entendida como o conjunto das disciplinas escolares ou, ainda, como a exposição dos conteúdos a serem trabalhados em cada disciplina. Porém, a concepção do termo currículo, na educação brasileira atual, vai além da simples enumeração dos conteúdos referentes às áreas do conhecimento (disciplinas). O currículo está expresso em princípios e metas que devem nortear o projeto pedagógico da escola.

Em seu projeto pedagógico, a escola deve programar o que ensinar em cada área do conhecimento (conteúdos), mas deve se comprometer, também, com o desenvolvimento de capacidades que possibilitem ao aluno intervir em sua realidade para transformá-la.

Por isso, para que o trânsito seja inserido no currículo escolar, é indispensável que seja concebido e tratado com a finalidade de assegurar o direito de ir e vir: a pé, de automóvel, de bicicleta, de caminhão, de barco, de trem ou com qualquer outro meio de transporte.

A compreensão do trânsito como parte da vida cotidiana de todas as pessoas; sua necessidade de locomoção no espaço, de comunicação com o espaço e, sobretudo de convívio social no espaço público, favorecerá o trabalho educativo com foco em atividades nas quais os alunos assimilem com clareza que os conflitos no trânsito só podem ser minimizados quando valores, posturas e atitudes estiverem voltados ao em comum.

A escola, como espaço determinante à apreensão, à compreensão, à análise e à reflexão da realidade torna possível a ação dos alunos como sujeitos históricos, pois não há democracia sem participação. E, para viver em uma sociedade verdadeiramente democrática é necessário exigir os direitos conquistados; conhecer e respeitar as leis; agir com consciência e responsabilidade e acompanhar as transformações do mundo, num processo de aprendizagem permanente.

A inserção do tema trânsito no currículo escolar requer, portanto, ações educativas permanentes que transcendam a aprendizagem de regras, normas e leis de trânsito. É possível ensinar a uma criança como atravessar uma via de forma

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

#### **4. OBJETIVOS GERAIS DO TEMA TRÂNSITO NO ENSINO FUNDAMENTAL**

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

I - conhecer a cidade onde vive, tendo oportunidade de observá-la e de vivenciá-la;

II - conhecer seus direitos e cumprir seus deveres ao ocupar diferentes posições no trânsito: pedestre, passageiro, ciclista;

III - pensar e agir em favor do bem comum no espaço público;

IV - manifestar opiniões, idéias, sentimentos e emoções a partir de experiências pessoais no trânsito;

V - analisar fatos relacionados ao trânsito, considerando preceitos da legislação vigente e segundo seu próprio juízo de valor;

VI - identificar as diferentes formas de deslocamento humano, desconstruindo a cultura da supervalorização do automóvel;

VII - compreender o trânsito como variável que intervém em questões ambientais e na qualidade de vida de todas as pessoas, em todos os lugares;

VIII - reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no trânsito para a preservação da vida;

IX - adotar, no dia-a-dia, atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas, buscando sua plena integração ao espaço público;

X - conhecer diferentes linguagens (textual, visual, matemática, artística, etc.) relacionadas ao trânsito;

XI - criar soluções de compromisso para intervir na realidade.

## 5. CONTEÚDOS

A Lei n. 11.274, aprovada em fevereiro de 2006, institui o ensino fundamental de nove anos de duração com a inclusão das crianças de seis anos de idade. A implementação do ensino fundamental de nove anos tem dois objetivos principais: oferecer maiores oportunidades de aprendizagem no período da escolarização obrigatória e assegurar que, ingressando mais cedo no sistema de ensino, as crianças prossigam nos estudos, alcançando maior nível de escolaridade.

A nova organização do Ensino Fundamental deverá incluir dois elementos: os nove anos de trabalho escolar e a nova idade que integra esse ensino. Para garantir uma nomenclatura comum às múltiplas possibilidades de organização desse nível de ensino (séries, ciclos, outros – conforme Artigo 23 da Lei n. 9.394/96), o Ministério da Educação (MEC) sugere que o Ensino Fundamental seja assim mencionado:

<b>ENSINO FUNDAMENTAL</b>								
<b>ANOS INICIAIS</b>					<b>ANOS FINAIS</b>			
1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano	8º ano	9º ano

Nesse sentido, os conteúdos apresentados a seguir respeitarão a orientação do MEC no que diz respeito à organização do Ensino Fundamental. É importante salientar, também, que tais conteúdos estão referenciados no princípio da prevalência dos direitos humanos, um dos princípios estabelecidos na Constituição Brasileira, bem como no Código de Trânsito Brasileiro.

Os conteúdos foram reunidos em seis blocos gerais, explicitados adiante, e selecionados com base nos seguintes critérios:

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

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

### **5.1.1 Os lugares**

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

Para trabalhar com este bloco foram eleitos os seguintes conteúdos:

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

história do bairro onde se localiza a escola; as transformações ocorridas na paisagem natural;

### **5.1.2 A cidade**

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

Os seguintes conteúdos podem ser abordados neste bloco:

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

### **5.1.3 O direito de ir e vir**

Este bloco pretende oferecer elementos que suscitem o debate sobre a necessidade e o direito que todas as pessoas têm de locomover-se com segurança no espaço público, bem como sobre a importância de conhecer e de respeitar as regras e as normas sociais e legais que regem tal direito.

Para este bloco foram eleitos os seguintes conteúdos:

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

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

### **5.2.1 As linguagens do trânsito**

A intenção deste bloco é explorar as diferentes linguagens utilizadas no trânsito, percebendo-as como forma objetiva de traduzir mensagens fundamentais à locomoção segura das pessoas no espaço público.

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

Os conteúdos definidos para este bloco são:

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

Os conteúdos deste bloco, especialmente aqueles relacionados à sinalização, devem ter como objetivo promover a análise e a compreensão das mensagens transmitidas. Compreender, neste caso, não significa repetir, memorizar ou, simplesmente, obedecer aos sinais de trânsito, mas descobrir suas razões pelo entendimento progressivo, a partir de vivências e de recursos educativos atraentes que incentivem a pesquisa, a observação e o estudo sobre o assunto.

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

### 5.2.2 Segurança no trânsito

Todos os conteúdos enumerados até o momento envolvem, direta ou indiretamente, a palavra-chave do trânsito: segurança.

Na acepção da palavra, segurança é a qualidade ou condição do que é seguro, livre de risco. Sendo assim, os veículos devem ser seguros, as vias devem ser seguras, as calçadas devem ser seguras, enfim o espaço público deve ser seguro, ou seja, livre de risco para todas as pessoas. Garantir a segurança neste espaço é tarefa dos órgãos públicos.

De acordo com o § 2º do Artigo 1º do CTB:

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

Já o Artigo 72 dispõe que:

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

Como é possível constatar, de acordo com a lei, todas as pessoas podem e devem exigir o direito de transitar com segurança.

Entretanto, há aquelas que, em vez de reclamarem por medidas de segurança, adotam comportamentos de risco: desrespeitam a sinalização, dirigem em alta velocidade, não utilizam equipamentos de segurança obrigatórios, bebem e dirigem, entre tantas outras atitudes que deveriam ser repudiadas pela sociedade, mas tornaram-se tão recorrentes que, muitas vezes, são banalizadas.

Por isso, neste bloco é fundamental que os alunos compreendam que nenhuma atitude no trânsito pode ser considerada sob o ponto vista individual, uma vez que a adoção de comportamentos de risco expõe, também, a vida de outras pessoas.



Portanto, a prática de ações livres de risco (ações seguras) é o princípio básico para impedir a ocorrência de acidentes no trânsito. No caso do trânsito, o significado da palavra acidente, como acontecimento casual, fortuito e imprevisto, perde o sentido, pois os acidentes de trânsito são, em regra, previsíveis, ou seja, podem ser evitados a partir da adoção de comportamentos seguros.

Com a finalidade de orientar os alunos à adoção de valores, posturas e atitudes seguras no trânsito, para este bloco foram selecionados os seguintes conteúdos:

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

### **5.2.3 Convivência social no trânsito**

Como já mencionado, nenhuma atitude no trânsito pode ser concebida sob o ponto de vista individual, pois todas as pessoas se locomovem num espaço público, ou seja, num espaço que pertence a toda a coletividade. Neste espaço de

relacionamento interpessoal podem ser criadas situações harmoniosas ou de conflito.

De acordo com o autor Eduardo Vasconcellos existem dois tipos de conflito no trânsito: físico e político.

O conflito físico, mais aparente no trânsito, é caracterizado pela disputa do espaço: quando um pedestre quer atravessar a via no meio dos veículos ou quando dois veículos se aproximam ao mesmo tempo de um cruzamento. O conflito político reflete o interesse pessoal no trânsito, de acordo com as posições ocupadas em um determinado momento: quando a pessoa é pedestre, exige que os veículos parem para lhe dar passagem, mas quando dirige um veículo, reclama dos pedestres e não dá passagem.

É importante ressaltar que a posição das pessoas no trânsito muda constantemente. Isso possibilita o entendimento que não existem pedestres, condutores ou passageiros como seres imutáveis. Vem daí, a importância de desenvolver atividades nas quais os alunos assumam diferentes posições e compreendam que os conflitos no trânsito só podem ser minimizados quando suas atitudes, independentemente da posição ocupada, estiverem voltadas ao bem comum.

Assim sendo, este bloco deve enfatizar conteúdos que suscitem análises, reflexões e debates sobre o comportamento das pessoas no trânsito, não para sentenciar culpas, mas para favorecer aprendizagens que possam ser refletidas por meio de atitudes éticas e de cidadania.

Os conteúdos eleitos para este bloco são:

- respeito ao espaço público e ao patrimônio cultural;
- educação no trânsito: dar a vez; ceder o lugar; ajudar as pessoas; evitar conflitos;
- consequências do uso de bebida alcoólica e de substâncias psicoativas tanto para condutores quanto para pedestres;

- o estudo da interdependência entre trânsito e violência;
- a reflexão sobre menores ao volante;
- a análise das causas dos acidentes de trânsito;
- a responsabilidade dos condutores de veículos em relação aos pedestres;
- a análise de casos reais relacionados a acidentes e brigas no trânsito, divulgados pela mídia.

## **6. ORIENTAÇÕES DIDÁTICAS**

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

### **6.1 Trânsito na Língua Portuguesa**

O estudo da Língua Portuguesa deve criar condições para que os alunos sejam capazes de ler, interpretar e produzir a língua, de modo a compreenderem e serem compreendidos. O domínio da língua está diretamente relacionado à participação social, pois é por meio dela que as pessoas se comunicam, têm acesso às informações, expressam e defendem pontos de vista, partilham ou constroem visões de mundo, produzem conhecimento.

A linguagem verbal possibilita a representação da realidade física e social e, desde o momento em que é aprendida, conserva um vínculo muito estreito com o pensamento. Não se trata apenas da representação e da regulação do pensamento e da ação, próprios e alheios, como também expressa idéias, pensamentos e intenções de diversas naturezas. Desse modo, a linguagem verbal é capaz de influenciar o outro e de estabelecer relações interpessoais anteriormente inexistentes.

Para desenvolver a oralidade, a escola deve criar situações que gerem o debate, provocando a manifestação de idéias, pensamentos, sentimentos, opiniões, julgamentos.

No caso do trânsito, uma gama de assuntos pode ser trazida a debate: questões relacionadas ao comportamento de pedestres, condutores, ciclistas, motociclistas; conseqüências do uso de álcool no trânsito; importância das relações estabelecidas no espaço público; necessidade de uso de equipamentos de segurança, etc.

O ensino da língua não pode estar limitado a um tipo de texto. É fundamental que os alunos tenham acesso às diferentes formas de expressão escrita, coletadas em diversas fontes: livros, jornais, revistas, panfletos, folhetos, dicionários, enciclopédias, guias, gibis, etc. O trânsito pode ser trabalhado, especialmente, a partir da leitura, análise e interpretação de textos jornalísticos, pois é bastante comum encontrar nos jornais matérias sobre o assunto. No entanto, folhetos educativos, livros paradidáticos e de literatura, crônicas, quadrinhos, entre tantos outros recursos podem suscitar debates e reflexões.

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

## **6.2 Trânsito na Matemática**

De acordo com os PCN:

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

cidadania, é necessário saber calcular, medir, raciocinar, argumentar, tratar informações estatisticamente, etc.

Esta abordagem faz pensar na Matemática como instrumento indissociável da vida cotidiana de todas as pessoas: comprar, pagar, receber. Por isso, a importância de ser explorada por meio de diferentes linguagens matemáticas: gráficos, tabelas, esquemas.

O trânsito pode ser inserido na Matemática a partir de dados numéricos, representados em tabelas ou gráficos, relacionados à frota veicular, ao número de acidentes, ao número de vítimas fatais e não-fatais, à densidade demográfica, à extensão territorial, entre outros indicadores.

Estudar e debater sobre o número de acidentes; estabelecer relações entre o aumento populacional e o aumento da frota veicular; pesquisar as causas das mortes em acidentes de trânsito; identificar a faixa etária das vítimas do trânsito; identificar os veículos que mais se envolvem em acidentes, entre outras atividades, produzirá aprendizagens significativas sobre o tema. A elaboração e o levantamento de dados também podem sugerir a construção de gráficos, de tabelas, de esquemas, incentivando a produção de linguagens matemáticas.

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

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

### **6.3 Trânsito na História**

A História deve promover o estudo das obras humanas, do presente e do passado, a fim de que os alunos desenvolvam noções de diferença e semelhança, de continuidade e permanência, no tempo e no espaço, para a formação de sua

identidade social. É o saber histórico, acumulado durante muitas gerações, que propicia a produção de novos saberes, transformando e definindo o presente.

O trânsito, compreendido como processo histórico, pode ser trabalhado como objeto de conhecimento em diversos conteúdos. Reconstruir a história da cidade, a partir de pesquisas com pessoas mais velhas da comunidade, de fotos, de visitas a museus pode ser uma atividade interessante para estabelecer relações entre o trânsito do passado e do presente.

A pesquisa sobre a evolução dos meios de transporte e de transporte coletivo conduzirá à análise dos aspectos sociais envolvidos neste processo histórico: meio de transporte como necessidade e como bem de consumo.

Estabelecer relações entre os antigos e o atual Código de Trânsito Brasileiro, contextualizando-os com o momento social e político em que foram aprovados é, também, uma forma de inserir o tema nesta área curricular. Para abordar os conteúdos, o a utilização de imagens (fotos, desenhos, figuras), de vídeos, de livros e demais fontes visuais é importante, uma vez que são recursos indispensáveis para a compreensão dos diferentes cenários que se apresentaram no decorrer dos tempos.

A História oferece inúmeras possibilidades de incluir o tema trânsito ao abordar seus conteúdos, pois seu objetivo maior deve reforçar a visão de que são os homens e as mulheres os sujeitos históricos responsáveis pela construção da realidade.

#### **6.4 Trânsito na Geografia**

Atualmente, a Geografia ocupa lugar de destaque na escola, sendo reconhecida como a ciência do espaço. Compreendendo que o espaço geográfico não se limita aos aspectos visíveis nas paisagens, o estudo da Geografia transcende ao nível das aparências e mergulha nas manifestações físicas das sociedades que se desenvolvem nas diferentes paisagens.

É possível afirmar que é a dinâmica social que determina as características das paisagens que são observadas e não o contrário. Isto porque as necessidades das pessoas não são sempre as mesmas em todos os lugares e em todos os

tempos. E, dependendo de suas necessidades, as pessoas constroem, por meio de seu trabalho, os lugares. O trabalho humano, nos diversos momentos históricos, é o fator determinante da diferença entre as paisagens e da construção do espaço geográfico.

O enfoque da Geografia recai, portanto, sobre as ações das pessoas (individuais ou coletivas) no espaço e no tempo e as conseqüências destas ações tanto para si próprio quanto para a sociedade.

Assim compreendida, a Geografia tem grande compatibilidade com o tema Trânsito, pois por meio do estudo do espaço geográfico e de suas paisagens, torna-se analisar o fenômeno da urbanização e, conseqüentemente, a problemática que envolve o trânsito, por exemplo. Além disso, o trânsito está estreitamente relacionado ao espaço da produção industrial (bens de produção, bens de consumo), importante aspecto a ser estudado.

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

### **6.5 Trânsito nas Ciências Naturais**

O estudo da natureza e do ser humano; do ser humano transformando a natureza; da natureza transformando as ações humanas; da relação entre a ciência e a tecnologia; entre a ciência e a sociedade. São estes os principais eixos condutores às Ciências

Naturais que têm como palavras-chaves: ambiente, pessoa, tecnologia. A inclusão do tema trânsito nas Ciências Naturais propiciará pesquisas, análises, debates e produções relacionadas a questões ambientais: poluição atmosférica provocada pelos veículos automotores, poluição sonora existente nos centros urbanos, poluição visual provocada pela imensa quantidade de anúncios, outdoors, pichações espalhadas pelas cidades. O que os governos municipais, estaduais e

federal têm feito para reduzir o nível de poluição nas cidades; quais as atribuições do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama); quais as consequências ambientais provocadas por veículos automotores mal conservados. Estes são apenas alguns questionamentos que podem gerar importantes discussões sobre o trânsito.

Quanto ao aspecto tecnológico, é possível analisar o avanço dos equipamentos de segurança, de sinalização e de fiscalização de trânsito, especialmente, nos últimos anos.

A tecnologia tem sido aliada ao trânsito, uma vez que atualmente existem sistemas interligando todos os Departamentos Estaduais de Trânsito. A implantação do sistema de Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach) que visa integrar as informações sobre cidadãos, condutores em todo o território nacional; do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), que tem como objetivo integrar as informações sobre todos os veículos da frota nacional e do Registro Nacional de Infrações Interestaduais (Renainf) também podem ser fonte de discussões sobre a era tecnológica do trânsito.

Ao ser inserido na área de Ciências Naturais, o tema trânsito favorecerá a integração dos alunos ao ambiente e à cultura, oportunizando ações de respeito e de preservação ao espaço público.

### **6.6 Trânsito na Educação Física**

O objetivo da escola com relação à Educação Física não deve se pautar na formação de profissionais do esporte, mas no desenvolvimento das potencialidades corporais de cada aluno por meio de diversas atividades corporais e lúdicas. Por isso, os jogos, a dança, a ginástica e os esportes devem ser tratados como instrumentos de comunicação, expressão, lazer e cultura para que os alunos reconheçam e explorem novas possibilidades corporais.

Esta área desempenha papel importante no desenvolvimento mental das crianças e por isso não precisa, necessariamente, restringir-se a exercícios físicos. Por meio de atividades lúdicas e outras estratégias que viabilizem a representação



corporal, os professores terão possibilidade de conhecer com maior profundidade e descobrir as necessidades de seus alunos.

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

### **6.7 Trânsito na Arte**

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

O tema trânsito pode ser perfeitamente inserido na Arte a partir de diversas atividades: produções de peças teatrais, desenhos, pinturas e esculturas relacionadas ao tema; visitas a museus que contam histórias sobre a evolução dos meios de transporte, por exemplo; passeios ao setor histórico da cidade; acesso a pinturas e esculturas que retratam cenas relacionadas ao trânsito em diferentes épocas.

Por meio do acesso à arte os alunos poderão produzir arte e terão condições de perceber sua realidade cotidiana mais vivamente, reconhecendo objetos e formas que estão à sua volta, no exercício de uma observação crítica do que existe na sua cultura, podendo criar condições para uma qualidade de vida melhor, inclusive no trânsito.