

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO – FAED
CURSO DE GEOGRAFIA**

PAULO CESAR SOUZA

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PRÁTICA
PEDAGÓGICA NO ENSINO DA GEOGRAFIA**

FLORIANÓPOLIS – SC

2015

PAULO CESAR SOUZA

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PRÁTICA
PEDAGÓGICA NO ENSINO DA GEOGRAFIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Geografia, do Centro de Ciências Humanas e da Educação - FAED, como requisito para a obtenção de título de Bacharel e Licenciado em Geografia.

Orientador: Profa. Dra. Rosa Elisabete Militz Wypczynski Martins

FLORIANÓPOLIS - SC

2015

PAULO CESAR SOUZA

**A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PRÁTICA
PEDAGÓGICA NO ENSINO DA GEOGRAFIA.**

Trabalho de conclusão de curso aprovado como requisito para obtenção do grau de bacharel e licenciado em Geografia, no Curso de Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas e da EDUCAÇÃO / FAED, da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC.

Banca examinadora:

Orientador:

.....
Profa. Dra. Rosa Elisabete Militz Wypychynski
Martins
UDESC – Universidade do Estado de Santa
Catarina

Membro:

.....
Profa. Dra. Julice Dias
UDESC – Universidade do Estado de Santa
Catarina

Membro:

.....
Profa. Ms. Leia de Andrade
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

FLORIANÓPOLIS, 03/06/2015

Dedico este trabalho à minha família, que me acompanhou durante todo este processo de aprendizagem, estimulando e incentivando minha busca pela qualificação pessoal e profissional. Meus mais sinceros agradecimentos por permanecerem pacientes e compreensivos quando, no decorrer de meus estudos, não pude ser um bom pai, esposo, filho, irmão e tio, não pude estar presente em algum momento.

AGRADECIMENTOS

A Deus pelo dom da vida e por sua benção em toda minha caminhada.

À Profa. Dra. Rosa Elisabete Militz Wypoczynski Martins, que me orientou no caminho para a realização deste trabalho e que me fez acreditar ainda mais na educação, cativando minha mente e meu coração para esta atividade tão bela que é educar outro ser humano. Muito obrigado mesmo.

Aos professores da graduação do curso de Geografia da UDESC. Todos sem exceção foram grandes mestres, marcando minha vida profissional e pessoal de forma muito significativa. Cada momento, cada ensinamento compartilhado formou cada um de nós alunos para estarmos preparados para o mercado de trabalho e para a vida.

Aos amigos que estiveram juntos nesta caminhada durante o curso, pelos momentos de estudo e lazer que compartilhamos. Essa é a essência da construção de uma amizade duradoura. Foram quatro anos de contato quase diário e de busca a um ideal comum. Nunca concorrentes. Sempre colegas de profissão.

Aos integrantes da banca examinadora, Prof. Dra. Julice Dias e Prof. Ms Leia de Andrade, por disponibilizar de seu precioso tempo para contribuir na qualificação deste trabalho.

A todos que acreditam que o ensino da educação para o trânsito faz parte da formação cidadã do ser humano e por isso deva passar pelo núcleo familiar e pela escola, principal formadora do indivíduo para a vida.

Educai as crianças, para que não seja necessário punir os adultos.

(Pitágoras, 580 a.C. - 497 a.C.).

RESUMO

A necessidade de convivência em grupo traz a tona algumas circunstâncias peculiares no tratamento a ser dispensado ao próximo para que haja harmonia no desenvolvimento do ser humano social. O trânsito tem sido uma excelente ferramenta de observação deste comportamento humano, onde ficam extremamente visíveis as atitudes tomadas pelos cidadãos em suas relações com os outros, seja ele motorista, pedestre, ciclista ou qualquer outra forma de personagem que tenha a necessidade de compartilhar deste espaço, comum a todos, que são as vias por onde circulam os carros e pessoas. As estatísticas são alarmantes no que se referem aos desrespeitos as normas de trânsito e aos direitos de todos de viver pacificamente, onde frequentemente é notícia nos meios de comunicação a grande quantidade de acidentes graves ou fatais que acontecem por imprudência dos motoristas, que acabam não respeitando o direito à vida dos outros condutores nem ao seu próprio direito, que também deve ser discutido amplamente como bem a ser preservado. No sentido de construir uma Ética Social, o tema educação para o trânsito passa a ser de significativa importância, já que a conduta do futuro motorista está intrinsecamente ligada àquilo que foi base de formação no decorrer do seu desenvolvimento pessoal e social, e muito do que se constrói e se consolida como conhecimento no ensino fundamental e médio terá reflexos comportamentais na vida do adulto. A Geografia, por sua característica de análise do todo espacial, físico e social, torna-se importante no processo de construção deste conhecimento. Como a categoria território e seus conceitos e representatividade através de objetos fixos (vias urbanas) e móveis (todo o conjunto de transportes e deslocamentos de pessoas) faz parte integrante do cotidiano das crianças e adolescentes, também compete à Geografia contribuir para o entendimento deste funcionamento e qual o papel a ser desempenhado por todos na ocupação deste território. Dessa forma, esta pesquisa tem como objetivo geral analisar a percepção dos alunos do terceiro ano do Ensino Médio em uma escola pública da cidade de Florianópolis a respeito da importância do tema Educação para o Trânsito no currículo do Ensino Médio.

PALAVRAS-CHAVE: Educação; Trânsito; Interdisciplinaridade; Geografia.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Indenizações pagas para vítimas de acidente de trânsito em 2013	15
Figura 2 – Acidentes com vítimas na grande Florianópolis/SC	33
Figura 3 – Localização da Escola de Educação Básica Simão José Hess	37
Figura 4 - Pedestre passando próximo à passarela. Imediações do Shopping Iguatemi (Florianópolis/SC).....	44
Figura 5 – Pedestres passando na faixa com semáforo no verde. Imediações do Shopping Iguatemi (Florianópolis/SC).....	45
Figura 6 – Pedestres passando fora da faixa; veículo estacionado de maneira irregular e dano na via mal sinalizado.....	46
Figura 7 – Haste de metal; faixa de pedestre sem pintura e placa com indicativos de lugar.....	48
Figura 8 – Sentido único; semáforo vermelho para pedestres e aberto, respectivamente.....	49
Figura 9 – Passarela para pedestres e equipamento de controle da SSP.....	50
Figura 10 - Cartazes fixados em equipamentos públicos e garrafa de água presa na traseira do caminhão	51

LISTA DE TABELA

Tabela 01 - Acidentes atendidos pelo posto 01 e 19 - norte e sul da Ilha de Santa Catarina (2009-2014).....	32
---	----

LISTAS DE ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres.

FAED – Centro de Ciências Humanas e da Educação

LDB – Lei de Diretrizes e Bases da Educação

ONG – Organização Não Governamental

PCN – Parâmetros Curriculares Nacionais

PMRv – Polícia Militar Rodoviária

PMSC – Polícia Militar de Santa Catarina

SCs – Rodovias de responsabilidade de fiscalização do Estado de Santa Catarina

SSP – Secretaria de Segurança Pública

TCC – Trabalho de Conclusão de Curso

UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. REFERENCIAL TEÓRICO	19
1.1 A temática interdisciplinar e transversal, à luz das PCNs	19
1.1.1 Cidadania	20
1.1.2 Transversalidade e Interdisciplinaridade	22
1.2 Educação para o Trânsito, Geografia e suas inter-relações	24
1.3 A Educação para o Trânsito e o ensino de Geografia	28
1.4 O trânsito em Florianópolis: Análise de dados de 2009 - 2014.....	31
1.4.1 Estatística dos acidentes com vítimas do ano de 2009 à 2014	32
2. METODOLOGIA	36
2.1. A pesquisa qualitativa e o estudo exploratório.....	36
2.2. A escola e os sujeitos da pesquisa.....	37
2.2.1 Apresentação dos sujeitos da pesquisa.....	38
2.2.2 Turma 301 - Matutino.....	38
2.2.3 Turma 302 - Matutino.....	39
2.2.2 Turma 303 - Vespertino.....	39
2.2.2 Turma 304 - Noturno.....	40
2.3 A organização e aplicação das oficinas.....	40
3. RESULTADOS E DISCUSSÕES	59
CONSIDERAÇÕES FINAIS	62
REFERÊNCIAS	64
ANEXOS	67

INTRODUÇÃO

A educação tem sido premissa primordial na formação social do ser humano. O conhecimento construído ao longo dos anos iniciais e finais da educação escolar é utilizado nas mais diversas atividades desenvolvidas na vida adulta e são bases para um convívio social harmonioso e civilizado. Entretanto isso não acontece no que se relaciona ao trânsito, quer seja na pequena ou na grande cidade. O desrespeito visível às normas e regulamentações pelos motoristas tem causado uma perda social inestimável, já que afeta com maior gravidade os jovens motoristas entre 18 e 34 anos de idade.

Ao longo da minha carreira na Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, na qual dedico mais de 10 anos ao policiamento de trânsito rodoviário, foram inúmeras vezes na qual fui chamado para atender acidentes graves e fatais em que estavam envolvidos jovens e adultos em uma faixa etária de até 34 anos. Por mais que fossem fiscalizados, orientados pelos policiais que atuavam diretamente no trânsito rodoviário, este índice de acidentes oscilava pouco, porém não reduzia.

Ao rever estratégias de redução de acidentes, de fiscalização e de prevenção, notei que o trabalho realizado nas escolas através de palestras sobre educação para o trânsito tinha uma abrangência significativa na vida das crianças atendidas e suas famílias, ainda que pontuais. Este incômodo que surgiu desta pequena abrangência do tema trânsito na sociedade na forma de educação motivou meus estudos na direção desta temática.

Ao levantar dados para além do âmbito estadual notei que as estatísticas nacionais são alarmantes, como mostram os dados apresentados pelo Boletim Estatístico da seguradora responsável pelo pagamento do seguro DPVAT, onde no ano de 2013 foram pagas 54.767 indenizações por morte em todo o Brasil. A região Sul, com 9.104 indenizações pagas por mortes no trânsito, fica em terceiro lugar com 16,62% em relação ao Brasil, atrás apenas da região Sudeste e Nordeste, com 36,95% e 28,21% respectivamente. Isso que não foram contabilizados os feridos graves ou leves, que acabam sendo encaminhados para o Sistema Único de Saúde em sua grande maioria, acarretando problemas pessoais como inatividade por longo período, desrespeito social em muitos casos por sua invalidez temporária ou permanente; e problemas de cunho social, com aumento nos gastos públicos com

saúde.

A fiscalização repreensiva é necessária, porém, o aspecto educacional, que atua na forma de prevenir um futuro motorista irresponsável, é de suma importância, e deve ser tratado de forma direta e dinâmica nas atividades escolares, objetivando a prevenção e inserção deste indivíduo no seio da sociedade como ser participante desta vivência no espaço em que ocupa, fazendo com que tenha um entendimento melhor das referências impostas pelo conjunto de regras que regulam a vida em sociedade.

Isso de certa forma já vem sendo alvo de algumas organizações estatais e de diversas ONGs relacionadas com a circulação e o trânsito de veículos e bicicletas. Exemplo disso é a Semana Nacional do Trânsito, que aborda temas variados relacionados ao trânsito, onde de forma reduzida, em uma semana apenas, mobiliza todo o aparato estatal em nível de Brasil para uma campanha com o objetivo de prevenir e conscientizar os motoristas para as questões do trânsito.

Também serve de referência o programa realizado em nível de Estado Catarinense, denominado Programa Cidadão do Trânsito, desenvolvido pela Polícia Militar Rodoviária, e que com o slogan “Pare para Pensar, Pense para Mudar” atende, ainda que de forma incipiente, as escolas localizadas as margens das rodovias estaduais. Com um período de estudo nas escolas, através de cartilhas e uma prática desenvolvida pelos alunos na sede de cada grupamento militar que aplicou o projeto, procura com isso consolidar a educação para o trânsito através do projeto.

É digno de referência e explanação este trabalho realizado pela PMRV de Santa Catarina e pelo DENATRAN através da Semana Nacional do Trânsito, porém são atitudes pontuais que se mostram não tão abrangentes quanto uma Educação para o Trânsito inserida no contexto escolar, pois atende um percentual mínimo da demanda de alunos que poderiam ser educados nesta perspectiva, inserindo na sociedade uma pequena parcela com um mínimo de conhecimento voltado para este relacionamento social tão necessário a todos, independente de faixa etária ou da utilização (ou não) de um veículo para se locomover.

Diante disso, a proposta do presente trabalho busca avaliar qual a percepção dos alunos do Ensino Médio de uma escola pública da cidade de Florianópolis/SC a respeito da importância do tema Educação no Trânsito no currículo do Ensino Médio. Partindo deste levantamento e da análise das respostas, pretende-se destacar a

importância que o tema tem para a formação ética e social dos adolescentes que são participantes da sociedade e futuros motoristas. Para isso é preciso que faça parte do consciente coletivo a real necessidade de termos um trânsito mais humanizado, onde cada um é responsável pelo espaço que ocupa e que suas ações têm conseqüências para si e para os demais. A geografia como uma ciência que trata de questões sociais e humanas, pode ser um espaço em sala de aula para a discussão desta temática, contribuindo para a melhoria das relações desenvolvidas no dia a dia do trânsito.

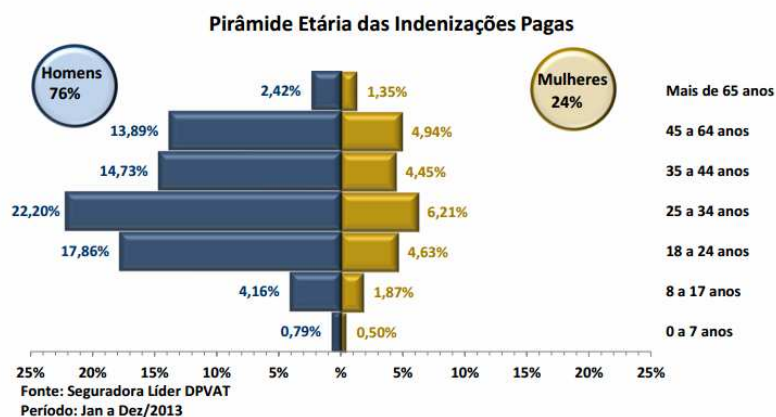
A educação para o trânsito deve ser ferramenta para que o aluno compreenda e exerça seu papel de cidadão no seio da sociedade e que desde o início da sua escolarização esteja consciente da importância de ser um motorista que contribua para que o trânsito seja mais humanizado. Embora este tema não esteja contemplado literalmente como tema transversal nos Parâmetros Curriculares Nacionais - PCNs do ensino fundamental anos finais, do ensino médio e nem tão pouco nas séries iniciais, deve ser abordado em sala de aula ao longo da educação básica.

Por se tratar de um tema que demanda urgência em buscar maneiras que possam contribuir para a redução dos óbitos e vítimas graves causados por acidentes de trânsito, e também de abrangência nacional, a necessidade de prevenção se faz não em uma região específica do Brasil, mas no país como um todo.

As estatísticas divulgadas na mídia dão conta de que a principal faixa etária atingida pelos acidentes de trânsito situa-se entre os 18 e os 34 anos, com uma divisão quase que meio a meio entre estas faixas etárias, como mostra a figura 01, o que reforça a preocupação em entender melhor como o jovem que se prepara para a vida e para o mercado de trabalho no ensino médio, sendo este o público alvo da pesquisa a ser realizada em uma escola pública de Florianópolis – SC.

Figura 01: Indenizações pagas para vítimas de acidente de trânsito em 2013

BOLETIM ESTATÍSTICO
ANO 03, Volume 04



No ano de 2013, a maior incidência de indenizações pagas foi para vítimas entre 18 e 34 anos (50,9%), predominantemente do sexo masculino (40%), mantendo o comportamento observado no mesmo período de 2012 (Boletim Estatístico Ano 02, Volume 04).

Fonte: <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx>

Para contemplar também o aspecto didático e apresentar diferentes linguagens no ensino para o trânsito através da Geografia, é importante que se apresente a estes alunos não só conceitos básicos que possam consolidar seu conhecimento acerca do tema, mas também levar até eles uma prática que faça com que eles de fato tenham interesse pelo tema, enraizando estas experiências de forma que possam ser úteis mais à frente, em sua inserção no mundo adulto.

A relevância da presente pesquisa está relacionada ao fato de que a temática trânsito tem sido cada vez mais associada com a perda de vida de jovens e adultos. Notícias que ressaltam a perda de inúmeras vidas todos os dias no Brasil de pessoas na faixa etária de 18 aos 34 anos estão, infelizmente, tornando-se lugar comum, como se esta realidade já fizesse parte das estatísticas. É necessário que atitudes sejam tomadas por parte dos órgãos públicos para que isso não seja considerado rotina nos lares dos brasileiros. Atitudes pontuais estão sendo adotadas, porém não basta, pois atingem pequena parcela da população onde os programas e projetos são aplicados, e geralmente direcionados para o público adulto.

A prevenção é o melhor caminho para alcançar a redução da mortalidade no trânsito, obviamente que não sendo dispensada a fiscalização e a repressão dos órgãos competentes, mas a idealização de uma sociedade que cumpre suas

obrigações e normas de convivência não deve ser esquecida pelo governo, nem pelos educadores. Neste aspecto, a escola sendo o lugar de vivência da criança e do adolescente e tendo como objetivo previsto na LDB a formação cidadã deste mesmo indivíduo através dos bancos escolares, é importante discutir o papel desta instituição na educação para o trânsito.

Trazer este estudo para complementar a formação do aluno para a vida, através dos temas transversais, que são amplos o bastante para abarcar tal discussão, é de suma importância para a prevenção do acidente de trânsito, e essa conscientização na escola acaba tomando uma proporção social interessante, já que é sabido que os alunos não apenas recebem e arquivam as informações, mas também discutem em sala e com seus familiares, gerando uma cadeia de conhecimento que por fim refletirá na sociedade, através de suas atitudes racionais e respeitadoras das regras de convívio social. Esta prevenção, este esforço educacional acaba por formar indivíduos conhecedores dos seus direitos e deveres, mas principalmente capazes de pensar e refletir sobre suas ações em relação ao trânsito.

A pesquisa desenvolvida no TCC – Trabalho de Conclusão do Curso de Geografia Licenciatura da FAED/UDESC traz como **problema de estudo**: Investigar qual a percepção dos alunos do Ensino Médio em uma escola pública da cidade de Florianópolis/SC a respeito da importância do tema Educação para o Trânsito no currículo do Ensino Médio.

Para responder ao problema proposto nesse estudo, traçamos como **objetivo geral**: analisar a percepção dos alunos do Ensino Médio em uma escola pública da cidade de Florianópolis a respeito da importância do tema Educação para o Trânsito no currículo do Ensino Médio. Como **objetivos específicos**: Destacar a necessidade de uma educação para o trânsito na educação básica como um espaço de formação que consolide os valores e normas que regem a conduta humana nos diversos espaços sociais, sobretudo naquele relacionado ao trânsito e seus espaços comuns; Destacar as possibilidades de trabalhar o tema educação para o trânsito no ensino de geografia na educação básica; Analisar a questão dos temas transversais e a interdisciplinaridade a luz dos PCNs, destacando a temática da educação para o trânsito na educação básica; Analisar as consequências dos acidentes de trânsito, principalmente para o grupo de usuários na faixa etária dos 18 aos 34 anos; Apresentar propostas de oficinas de educação para o trânsito com o objetivo de

conscientizar os alunos do ensino médio para esta temática, com foco na educação em geografia como lugar para esta discussão e construção do conhecimento.

Para empreender as análises deste trabalho, optou-se por uma **metodologia de pesquisa qualitativa** do tipo descritivo com estudo exploratório na Escola Estadual de Educação Básica Simão José Hess. Nosso estudo envolve pesquisa em diversas bibliografias como livros, artigos e regulamentos que tenham relação com o tema, onde através de uma leitura mais aprofundada compreendam-se os conceitos e surjam respostas para as questões relacionadas à educação para o trânsito. Para coleta de dados será realizada uma pesquisa de campo com aplicação de questionário na E.E.B. Simão José Hess, localizada no município de Florianópolis. Este questionário busca investigar a opinião dos alunos do terceiro ano do ensino médio sobre a importância da educação para o trânsito. A partir das respostas é que poderemos ter uma visualização do panorama escolar naquilo que se refere o tema trânsito e sua real necessidade aos alunos e educadores envolvidos na educação escolar. Após a aplicação dos questionários e levantamento dos dados, foram realizadas oficinas de educação para o trânsito nas aulas de Geografia com o objetivo de instrumentalizar os alunos com conceitos e atividades que propiciem a educação para o trânsito.

Esta pesquisa está distribuída em três capítulos, além da introdução, e da conclusão. Na **Introdução** contextualizamos sobre a previsão legal e a necessidade de tratarmos sobre a Educação para o Trânsito no ambiente escolar; a abrangência nacional que tal temática possui, demonstrada através dos dados oriundos de pesquisa feita no site da principal seguradora de acidentes de trânsito, a seguradora Líder, que recebe os recursos vindos do pagamento obrigatório pelos proprietários de veículos do chamado seguro DPVAT; apresentamos algumas ações pontuais por parte das entidades de governo federal e estadual naquilo que se refere à Educação para o Trânsito e apresentamos o objeto de estudo e os objetivos da pesquisa.

No primeiro capítulo, foram estudados os principais conceitos relacionados à temática abordada no presente trabalho, sendo fonte de pesquisa a Legislação de Trânsito Nacional e suas resoluções, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação, os Parâmetros Curriculares Nacionais, mais especificamente aqueles atinentes ao ensino da Geografia e dos temas transversais; e por último feito um levantamento dos acidentes de trânsito com vítimas ocorridos nas rodovias estaduais da grande Florianópolis, no período entre 2009 e 2014, para análise das principais faixas

etárias atingidas nos acidentes.

No segundo capítulo, foi definida a metodologia de pesquisa, que teve como foco a pesquisa qualitativa e o estudo exploratório, este realizado na Escola de Educação Básica Simão José Hess, no bairro Trindade, no município de Florianópolis; também foram pesquisados os sujeitos desta pesquisa qualitativa e, através do levantamento feito por questionários, definida as oficinas a serem realizadas para atingir os objetivos gerais do presente trabalho.

No terceiro capítulo foram explanados os resultados e as conclusões das oficinas aplicadas aos alunos dos terceiros anos da E.E.B. Simão José Hess.

Nas **Considerações Finais** tecemos algumas considerações acerca de como a Educação para o Trânsito pode ser abordada de forma efetiva na escola, com uma amplitude de ações que podem ter lugar em todas as disciplinas, mas, em sendo o ensino de Geografia instrumento pedagógico indispensável na formação do ser humano para a sociedade e por ter como objeto de estudo o espaço, esta assume um papel fundamental para o desenvolvimento das atividades relacionadas às interações sociais, e as atitudes no trânsito não são nada mais do que uma das múltiplas interações sociais.

1- REFERENCIAL TEÓRICO

1.1 A temática interdisciplinar e transversal, à luz das PCNs.

Para inserir a temática da educação para o trânsito no ambiente escolar, não basta apenas propor para os educadores a simples inclusão curricular nesta ou naquela disciplina. Deve-se entender a educação escolar como formadora social que engloba nesta formação valores universais, que devem complementar aqueles destinados à formação curricular do aluno. Com isso, ao instituir a Lei nº 9.394 de 1996, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB teve a necessidade de direcionar a educação brasileira através de um conjunto de normas e diretrizes capazes de abranger um país de grandes dimensões e de regionalismos diversos.

Ao definir uma base de educação comum a todo o país, a LDB instituiu parâmetros educacionais a serem seguidos, denominados Parâmetros Curriculares Nacionais – PCNs, que definem um conjunto de questões e temáticas para serem trabalhados na educação básica, porém, deixa livre para que cada Estado/escola desenvolva assuntos e temas ligados ao seu cotidiano, ao sua peculiaridade regional.

A transversalidade e suas temáticas, também proposta nos PCNs, devem ser adequadas ao caráter urgente e de abrangência nacional, já que o primeiro diz respeito às questões graves que impedem o exercício da cidadania e o segundo que sejam pertinentes a todas as regiões do país. Porém, esta transversalidade não deve ser apenas pontual, nem deve ser passível de proposta de criação de novas disciplinas, mas atuar de maneira complementar à educação curricular, devendo integrar estas ao cotidiano do aluno. Deve fazer parte da formação cidadã deste indivíduo participante da sociedade, e esta formação é compartilhada pelos professores (das mais diversas disciplinas) e alunos, através de debates e discussões que construam um ser humano ativo, participativo, quebrando com a monotonia do ensino compartimentado.

O conceito de interdisciplinaridade, que por ser muito próximo do conceito de transversalidade, muitas vezes é tomado por sinônimo nos trabalhos sobre o tema, por ambos criticarem a formação estática do aluno, com a compartimentação do ensino em blocos de disciplinas, porém diferem pedagogicamente no sentido de que a interdisciplinaridade, ao levantar estes questionamentos sobre o ensino escolar em

blocos de disciplinas, busca mostrar a inter-relação que estas têm umas com as outras e a necessidade de buscar construir um conhecimento conjunto entre as disciplinas para o melhor entendimento do aluno. Já a transversalidade busca adequar esta formação estática e em blocos à realidade vivida pelo aluno, buscando mostrar a complexidade de viver a vida em sociedade e a necessidade prática de absorver estes conhecimentos clássicos, como as ciências exatas ou humanas, demonstrando aplicabilidade no dia a dia.

A formação do indivíduo passa também por uma Ética Social, que conforme os Parâmetros Curriculares Nacionais:

A ética é a reflexão crítica sobre a moralidade. Ela não tem caráter normativo, pois ao fazer uma reflexão ética, pergunta-se sobre a consistência e a coerência dos valores que norteiam as ações, busca-se esclarecer e questionar os princípios que orientam estas ações, para que elas tenham significado autêntico nas relações. (BRASIL, SEF. 1998, p. 52).

A ética social então surge da necessidade de refletir sobre os valores sociais existentes na comunidade onde vive o aluno. O ambiente escolar é um destes espaços de vivência e de formação social onde o aluno pode desenvolver sua criticidade acerca do espaço onde vive e das ações que pode (ou não) tomar para conviver harmoniosamente na sociedade e desenvolver de forma plena sua cidadania.

1.1.1 Cidadania

Os Parâmetros Curriculares Nacionais tem como objetivo final educar para a cidadania, que também é um dos fundamentos descritos na nossa carta magna, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como **fundamentos:**

I - a soberania;

II - a cidadania

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V - o pluralismo político.

Na mesma legislação, o artigo 205 trata especificamente do tema Educação, frisando que esta é direito de todos e dever do Estado e da família e que deve visar o desenvolvimento da pessoa e seu preparo para o exercício da cidadania.

Para compreender os fundamentos descritos nos PCNs e seus objetivos, é necessário entender de forma clara e objetiva o que a carta magna quis dizer com o termo cidadania. Segundo o dicionário AURÉLIO (2015), cidadania é a qualidade daquele que mora na cidade, sendo indivíduo que goza dos direitos civis e políticos de um estado livre. Ao relacionar o conceito de cidadania ao indivíduo que mora na cidade e dela participa, surge a necessidade de analisar o contexto histórico no qual este indivíduo se insere, e com isso o conceito de cidadania acaba sendo resultado das histórias sociais vividas e gerenciadas por um grupo social numa determinada época.

Na atualidade, a cidadania está intimamente ligada à democracia, onde em seu sentido restrito relaciona-se diretamente democracia com regime político. Quando se instituiu a Constituição Federativa do Brasil de 1988, o cidadão inserido neste processo estruturou-se num país democrático, onde seus direitos civis, sua liberdade de ir e vir e seu direito de votar e ser votado foram base para a construção daquilo que tanto a carta magna, quanto os PCNs denominaram cidadania.

Num sentido amplo, a própria democracia condiciona uma vivência deste indivíduo em sociedade, como respeitador de normas e regras de condutas que possam ser comutadas em bem estar social.

Segundo Alves e Moura (2002), ao estudar as relações sociais materializadas no espaço, a Geografia se coloca entre as disciplinas do currículo escolar capaz de contribuir efetivamente com a proposta de educar para o exercício da cidadania. Estas relações encontram-se presente na escola, onde diferentes culturas entrelaçam-se e contribuem significativamente para a formação cidadã do aluno.

Este entrelaçamento entre as diferentes culturas deve ser articulado pelo professor, no entendimento de que a escola é um dos primeiros lugares de socialização do aluno. Vesentini esclarece:

na perspectiva do ensino da geografia: deixar o educando se libertar das amarras da dependência intelectual e de pensamento, encontrar a sua criatividade e imaginação, aprender a pensar a partir do diálogo com o real e com as obras culturais, se descobrir como cidadão e, conseqüentemente, agente de mudanças. (VESENTINI, 2008, p. 104 e 105).

Neste contexto, a cidadania, conceito norteador dos PCNs, passa a ser fundamental para compreender as questões sociais e seu aspecto educativo. As grandes áreas da educação, como Geografia, Matemática, entre outras, tem o mesmo eixo na educação escolar, porém é na transversalidade e na interdisciplinaridade do tratamento destes temas em sala de aula que será possível construir uma base para a cidadania de forma completa.

1.1.2 Transversalidade e Interdisciplinaridade

Na construção deste caráter social do indivíduo - dever do Estado e da família - surgem situações alheias aos bancos escolares, onde a teoria e a metodologia por si só não são capazes de explicar as situações do cotidiano no qual o indivíduo está inserido. Com a necessidade de situar o aluno em seu contexto social e familiar, os PCNs instrumentaram a educação através dos temas transversais (com dois critérios bem específicos para definir estes temas, como urgência social e abrangência nacional), e que discutem de forma mais ampla conceitos que não estão fixados nesta ou naquela disciplina, mas permeiam todas elas, umas mais e outras menos, mas mesmo assim são passíveis de serem tratados no ambiente escolar. Isso colabora para a construção de um ser humano crítico, reflexivo, participante da construção desta sociedade e não meros expectadores.

Além disso, os temas transversais podem ser tratados nas mais diferentes realidades regionais ou locais, inserindo situações presentes no dia-a-dia de cada escola e da sociedade a qual pertence.

A transversalidade muitas vezes se confunde no ambiente escolar com a interdisciplinaridade e apesar de ambas criticarem as práticas pedagógicas isentas e distantes da realidade que analisam apenas os dados disponibilizados pelo educador, sem um aprofundamento maior nas questões implicadas ao processo educacional, ambas apontam para a necessidade de entender a complexidade do real frente às interações humanas, com seus contextos diferentes e contraditórios.

Segundo as Diretrizes Curriculares Nacionais para a educação básica, a transversalidade é:

A transversalidade é entendida como uma forma de organizar o trabalho didático-pedagógico em que temas, eixos temáticos são integrados às disciplinas, às áreas ditas convencionais de forma a estarem presentes em todas elas. [...] A transversalidade orienta para a necessidade de se instituir, na prática educativa, uma analogia entre aprender conhecimentos teoricamente sistematizados (aprender sobre a realidade) e as questões da vida real (aprender na realidade e da realidade). (BRASIL, SEB. 2013, p. 29)

Esclarecendo um pouco mais sobre o tema transversalidade, Nogueira (1998) entende que a transversalidade amplia as possibilidades para além das paredes escolares, não colocando a aprendizagem somente e apenas como uma necessidade escolar e específica das áreas e disciplinas.

Portanto a **transversalidade** diz respeito a práticas educativas na qual se relaciona aquilo que é disponibilizado pela teoria de forma sistematizada com as questões do dia-a-dia e suas transformações na sociedade, contribuindo fundamentalmente para a construção de um conhecimento aplicável ao cotidiano do aluno.

A **interdisciplinaridade** questiona o caráter compartimentado do ensino escolar, onde o conhecimento trocado entre disciplina e aluno não leva em conta a inter-relação entre as demais disciplinas.

Baseando-nos ao que preceitua as Diretrizes Curriculares Nacionais para a educação básica, interdisciplinaridade pressupõe:

a transferência de métodos de uma disciplina para outra. Ultrapassa-as, mas sua finalidade inscreve-se no estudo disciplinar. Pela abordagem interdisciplinar ocorre a transversalidade do conhecimento constitutivo de diferentes disciplinas, por meio da ação didático-pedagógica mediada pela pedagogia dos projetos temáticos. [...] A interdisciplinaridade é, portanto, entendida aqui como abordagem teórico-metodológica em que a ênfase incide sobre o trabalho de integração das diferentes áreas do conhecimento, um real trabalho de cooperação e troca, aberto ao diálogo e ao planejamento. (BRASIL, 2013, p. 28)

A interdisciplinaridade diz respeito a uma prática escolar onde os professores devem manter contato constante sobre os temas tratados em sala, gerando um

ambiente coletivo de aprendizagem e fortalecendo a construção deste conhecimento por parte do aluno.

A educação para o trânsito é objeto de transversalidade na educação básica, e passível de ser abordada nas diversas disciplinas que compõe o currículo escolar, pois cumpre os critérios de urgência social e abrangência nacional proposto pelos PCNs ao definir os temas transversais e, ainda, se coloca como transversal na medida em que consolida os ensinamentos teóricos e metodológicos ao demonstrar na prática a necessidade que o indivíduo tem, como ser social, de contribuir cada vez mais para uma ética cidadã na sua interação com os demais usuários das vias, onde trafegam e convivem diariamente. Ainda que possa ser trabalhada nas demais disciplinas, optamos neste trabalho em inserir o tema educação para o trânsito de forma transversal na disciplina de Geografia por ser esta a área de formação do autor deste trabalho de conclusão de curso.

1.2 Educação para o Trânsito, Geografia e suas inter-relações.

A Educação para o Trânsito foi definida em lei a partir de 1997, quando entrou em vigor o novo Código de Trânsito Brasileiro que deixa claro que todos os cidadãos brasileiros têm direito a educação para o trânsito como parte de sua formação cidadã. A cidadania se constrói quando somos conhecedores dos nossos direitos e deveres no espaço social onde vivemos, e cidadania no trânsito nada mais é que a extensão desta responsabilidade social à convivência com os demais usuários das vias. O direito de ir e vir com liberdade, previsto na nossa Carta Magna, não é apenas um direito do indivíduo, mas sim coletivo. Neste caso vale a máxima que diz que o direito de um acaba quando começa o direito do outro, e este limiar é tênue quando se trata do compartilhamento do espaço público como ocorre no dia a dia do trânsito. A importância deste tema fica evidente quando o próprio CTB dispõe de um capítulo inteiro (Capítulo VI) para tratar do assunto, com orientações que buscam adequar a legislação às necessidades reais e concretas, especialmente aquilo que está posto no artigo 76 deste código. O capítulo VI - da educação para o trânsito, dispõe assim:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações

coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

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

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito. (BRASIL, 2011)

Cabe lembrar que o Ministério da Educação e dos Desportos denominados assim no CTB, desde 1999 é conhecido como Ministério da Educação somente, e que, apesar de ter esta previsão legal na legislação de trânsito, pouco ou nada tem sido feito para a implementação da educação para o trânsito no meio escolar. Apenas alguns projetos e programas atuam de forma pontual e não necessariamente cumprindo aquilo que obriga a lei, que é formar o cidadão.

Segundo o Dicionário Online de Português, trânsito está assim definido como uma “ação de e transitar; marcha, trajeto; Movimento de veículos e de pedestres considerado em seu conjunto” (AURÉLIO DIGITAL, 2015).

Ao definir trânsito de forma mais generalista, o dicionário online de Português acaba por não satisfazer todas as situações em que a palavra trânsito poderia ser conceituada de forma correta. O simples fato de o indivíduo andar a pé pelas calçadas não está contemplado na definição acima, já que esta demanda um movimento de veículos e pedestres considerados em seu conjunto. As definições deste termo mostram que existem vários significados com sentidos diferentes quando se trata de conceituar trânsito. Pode significar a passagem de uma etapa da vida, onde mudamos o nosso modo de pensar e agir, enfim, mudando nosso comportamento. Pode significar o local de passagem apenas, onde o veículo não está inserido no contexto, apenas pessoas, ou ainda pode dar sentido ao deslocamento de mercadorias de um país para outro, notadamente sem a presença

de veículos e pessoas, somente carga.

Para que se tenha uma visão mais aprofundada deste importante conceito, que trará implicações necessárias para este trabalho, deve-se observar o que diz o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 1º, § 1º, que tem abrangência nacional e fonte de estudo pública especificamente sobre o tema em questão. O CTB conceitua trânsito como:

§ (...) 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. (BRASIL, 2011, p 31).

Diferentemente do que é senso comum, onde se costuma relacionar trânsito com veículos, o CTB é claro ao afirmar que trânsito é a utilização das vias por qualquer um, seja ele veículo com seus motoristas, pedestres, de maneira isolada ou em grupos de pessoas, para fins de circulação. Ou seja, ao tratar do assunto trânsito dentro do ambiente escolar, o educador estará trabalhando conceitos pertinentes aos objetivos do PCN, já que estará tratando da vida em sociedade e da cidadania resguardada na Constituição Federal, em seu direito de ir e vir e no respeito que deve ter o indivíduo ao direito de cidadão do seu próximo, ao viver nesta sociedade.

Neste entendimento, o CTB inclusive elaborou as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental, homologada como Portaria nº 147 de 2009 do DENATRAN, que trata diretamente do tema Educação para o Trânsito e define o conjunto de orientações que possam ser capazes de nortear a prática pedagógica do tema trânsito no contexto da educação. A possibilidade de educarmos para o trânsito é previsão legal e possível de aplicação através dos temas transversais assinalados nos PCNs, pois é exemplo citado na própria apresentação dos temas transversais, onde:

(...) Sob a denominação de Temas Locais, os Parâmetros Curriculares Nacionais pretendem contemplar os temas de interesse específico de uma determinada realidade a serem definidos no âmbito do Estado, da cidade e/ou da escola. Uma vez reconhecida a urgência social de um problema local, este poderá receber o mesmo tratamento dado aos outros Temas Transversais. 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 significação principalmente nos grandes 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. (BRASIL, 1997, p 29).

Neste sentido, encontramos esforços pontuais que são de grande valia, porém que acabam atingindo pequena parcela da população. Um destes esforços se faz presente no estado de Santa Catarina através da Polícia Militar Rodoviária, que desde o ano de 2004 realiza uma atividade destinada a atender as escolas que se situam às margens das rodovias estaduais de SC. Este programa objetiva conscientizar a população para o tema trânsito, tanto os condutores como os pedestres (ou os futuros condutores e pedestres), e ter como consequência a redução dos acidentes de trânsito que ocorrem nas rodovias estaduais. Como dito antes, embora de abrangência local e trabalhado de forma pontual, é exemplo a ser observado naquilo que se relaciona à educação para o trânsito, já que este mesmo programa foi premiado em nível nacional através do IV Prêmio DENATRAN de Educação para o Trânsito, onde o Programa de Educação para o Trânsito da PMRV sendo considerada a 3ª melhor campanha educativa na região sul do país, entre os Órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Portanto, para que não sejam estes trabalhos exercidos de forma pontual apenas e sim que possam oferecer ao cidadão sua capacidade plena de exercício de cidadania ao conviver em sociedade, é necessário que a temática Educação para o Trânsito seja entendida como tema transversal, a ser objeto de discussão e construção do conhecimento para a vida em sociedade. O entendimento de que o conceito trânsito passa pela compreensão de que é parte da vida cotidiana da sociedade, e que este mesmo aluno construirá este conhecimento é parte integrante desta sociedade é fundamental para que se assimile com clareza os conflitos relacionados ao trânsito e que se identifique qual o seu papel na redução destes conflitos, qual atitudes e posturas que garantirão o exercício de sua cidadania em sociedade.

Esta percepção de importância não basta ao aluno ou alguns professores. É preciso que a escola como um todo entenda seu papel na formação destes indivíduos, já que a função primeira da escola é abrir um espaço de análise,

discussão e compreensão da realidade, onde democraticamente cada aluno deste ambiente escolar possa ser voz ativa e de mudança nesta realidade trágica que ceifa vidas ano a ano.

Além disso, como bem exposto por Lima (2013), é na escola que encontramos um espaço para produzir conflitos sócio cognitivos, mobilizando e forçando reestruturações intelectuais e, com isso, o progresso intelectual e emocional, pois a confrontação de idéias não significa uma competição, mas a exposição de pontos de vista divergentes.

Quando o ambiente educacional é do tipo cooperativo, o nível de rendimento e a produtividade dos alunos são melhores, os alunos trabalham em grupo, são levados a refletir sobre o pensamento dos outros, respeitando-se, ajudando-se e trocando informações. (LIMA, 2013, p. 23.)

Importante ainda é frisar que educar para o trânsito transcende a simples ação, cogitada por muitos, de inserir este conteúdo como disciplina curricular, ou ainda o simples conhecimento específico de leis e regras de circulação, objetivando muitas vezes substituir as auto escolas. Esta não é a proposta deste trabalho. Ele se propõe a propiciar ao aluno uma capacidade de pensamento crítico, que este participe dos assuntos relacionados ao trânsito e que possa opinar nos debates acerca do tema.

Equivale dizer que não basta **ensinar o que fazer**, a escola e os professores devem **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. (DENATRAN, 2009, pág. 06. **Grifo nosso**).

E a Geografia, que papel pode exercer no sentido de atender o que preceitua tantos códigos e leis? Qual sua contribuição para que este tema de importância nacional e urgência social de fato possam ser trabalhados como tema transversal?

1.3 A Educação para o Trânsito e o ensino de Geografia.

A geografia compõe o currículo do ensino fundamental e médio, e deve preparar o aluno para compreender e atuar no mundo complexo, problematizar a

realidade, formular proposições, reconhecer as dinâmicas existentes no espaço geográfico, pensar e atuar criticamente em sua realidade tendo em vista a sua transformação.

Esta possibilidade de poder preparar o aluno para a compreensão do mundo é de certa forma abrangente e com inúmeras possibilidades de trabalhar temas interessantes, propiciando ao professor de Geografia situações pedagógicas que ao mesmo tempo em que geram dúvidas, pela própria necessidade de tratar temas tão diversos em sala de aula, são fatores imensamente gratificantes por não “engessar” o contexto estudado em sala de aula, pois permite que o tema a ser abordado seja construído com o passar do tempo, respeitando cada escola e conseqüentemente seus alunos nas suas particularidades, procurando incluir estas características locais no desenvolvimento do trabalho em sala.

Entretanto, apesar desta possibilidade de trabalho, é necessário que o docente dê atenção aos objetivos da geografia, que são compreender, entender a dinâmica social e espacial, as interações que o ser humano desenvolve neste ambiente e sua relação temporal. Esta maneira de entender e ensinar geografia traz uma compreensão maior por parte dos alunos dos processos e das dinâmicas que atuam no ambiente, o que muitas vezes não estão expressos claramente no livro didático, este trazendo uma compartimentação do conteúdo que não corresponde à realidade porque não levam em conta que as interações humanas e sócias estão intrinsecamente ligadas ao aspecto natural, e sua construção se faz ao longo do tempo. Milton Santos ensina que:

(...) Por que não considerar urbanização, isto é, urbanização do modo de vida, e cidade como um todo unitário, isto é, o fenômeno urbano? As separações seriam ainda um produto de uma epistemologia "purificadora", como diria Latour, que proclamaria a unidade das partes, mas, no frigar dos ovos, as trata de modo separado. Apenas, **o espaço é um misto**, um híbrido, **formado** como já o dissemos **da união indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações**. Os sistemas de objetos, **o espaço-materialidade**, formam as configurações **territoriais, onde a ação dos sujeitos**, ação racional ou não, vem instalar-se para **criar um espaço**. Este espaço - o espaço geográfico - é mais que o espaço social dos sociólogos porque também inclui a materialidade. (SANTOS, 2006, pg. 199. **Grifo nosso**).

A necessidade de entender este espaço social e dinâmico torna o papel da Geografia fundamental na aplicação da temática educação para o trânsito na vida em sociedade, já que é no espaço que o ir e vir das pessoas acontece. É neste espaço compartilhado, portanto, social, que as interações humanas ocorrem, sejam elas a pé ou através de máquinas (bicicletas, carros, entre outros). O entendimento claro daquilo que é o espaço, não apenas como lugar de moradia ou de trabalho, mas sim como espaço construído e compartilhado pelo indivíduo, é de suma importância para que o ser humano consiga entender e questionar o porquê das leis e regras que permeiam o assunto trânsito.

Na construção do saber, a proposta da educação para o trânsito acaba por ser ferramenta interessante ao professor de Geografia, já que é possível entender na prática algum conceito que puramente explicados não fariam sentido. A própria disciplina não é estanque, não é apresentada como sendo linear, onde tudo é produto de uma ordem natural, mas sim baseada nas relações temporais, e com isso dinâmica, já que muda ao longo do tempo e das sociedades que ocupam o meio social.

Com a modernização das ferramentas tecnológicas de informação e com a compreensão cada vez maior que o território é constantemente transformado, a Geografia torna-se fundamental para a compreensão do mundo atual. Os conceitos de lugar, espaço, natureza, paisagem, região e território devem ser, através destas ferramentas, adequados às práticas cotidianas. A possibilidade de ter à disposição mapas digitalizados, programas que permitem georreferenciar dados estatísticos sobre acidentes, imagens que possam ser consultadas com uma atualização razoável e com qualidade digital capaz de identificar cruzamentos em vias urbanas, acaba por motivar o aluno a participar das discussões.

A disponibilidade visual que o professor tem nestas ferramentas tecnológicas, inclusive identificando localmente ruas e avenidas por estas fazerem parte do seu dia a dia e, ainda, contribui para sair do modo decoreba de países e estados (muito presente no imaginário daqueles que não conhecem a Geografia).

Com isso o professor de Geografia pode ir além daquilo que o livro didático apresenta e principalmente, gerar uma satisfação pessoal e profissional, pois ao buscar maneiras de aperfeiçoar seu trabalho e motivar seus alunos através destas ferramentas tecnológicas através de novidades e atualidades que estejam próximas àquilo que é assunto em sala de aula, acaba por se tornar um profissional crítico e

atualizado naquilo que diz respeito às novidades e tendências no ensino da Geografia.

A educação para o trânsito, quando apresentada através destes programas e mapas digitais, se torna atraente e compreensível ao aluno, que ao invés de imaginar as situações do seu cotidiano em que ocorrem estas relações sociais entre motoristas e destes com os pedestres, localizam e visualizam *in loco*, na sua sala de aula, o quanto estas situações estão presentes em sua cidade e a necessidade de que esta discussão esteja presente nas atividades escolares.

Lima destaca que:

a educação, portanto, deve criar condições para que o aluno construa seu conhecimento, crie, questione e exerça suas potencialidades e sua competência natural para a convivência colaborativa, levando em conta cultura, sentimentos e valores. (LIMA, 2013, p. 23).

Diante disso e do que preceitua os PCNs naquilo que se refere aos temas transversais, a Geografia é um espaço importantíssimo de discussão e construção de conhecimento através da educação para o trânsito. Ao contribuir na formação de um indivíduo cidadão e conhecedor das leis e regras sociais, a escola cumpre seu papel descrito na LDB, e conseqüentemente, esta contribui substancialmente para que seus alunos tornem-se reflexivos quanto ao seu papel social.

1.4 O trânsito em Florianópolis: Análise de dados de 2009 - 2014

Apesar dos dados nacionais serem alarmantes, este trabalho tem como foco o Estado de Santa Catarina, com recorte espacial para a região da grande Florianópolis. Para que a proposta de educação para o trânsito tenha validade empírica, não basta apenas teorizar acerca de conceitos e definições bibliográficas. Estas são extremamente importantes, mas quando corroboram uma situação prática, atuam de maneira que possam se complementar. Caso isso não fosse feito, cairíamos na falácia de sugerirmos uma educação que transcende o padronizado sem ter feito ou embasado nossos argumentos em dados que demonstrem a realidade no trânsito.

O recorte espacial realizado leva em conta as vítimas de acidentes em rodovias estaduais na região da grande Florianópolis/SC, no período de 2009-2014,

com o objetivo de identificar a faixa etária dos envolvidos nestes acidentes. Os dados foram consultados junto à Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina, através do banco de dados dos acidentes digitados pela PMRV.

Importante destacar que, embora a fonte de dados pesquisada esteja relacionada com os acidentes ocorridos nas rodovias estaduais da grande Florianópolis-SC, o principal fluxo de veículos na região da ilha de Florianópolis se faz pelas SCs, sendo estas responsáveis em ligar o centro aos quatro cantos da ilha, norte, sul, leste e oeste, e por ali deslocam-se moradores e veranistas em busca das praias e casa de shows.

1.4.1 Estatística dos acidentes com vítimas do ano de 2009 a 2014.

Os dados estatísticos abaixo retratam os acidentes de trânsito ocorridos no período de 01/01/2009 a 31/12/2014, nas rodovias estaduais da grande Florianópolis.

Tabela 01 - Acidentes atendidos pelo posto 01 e 19 - norte e sul da Ilha (2009-2014).

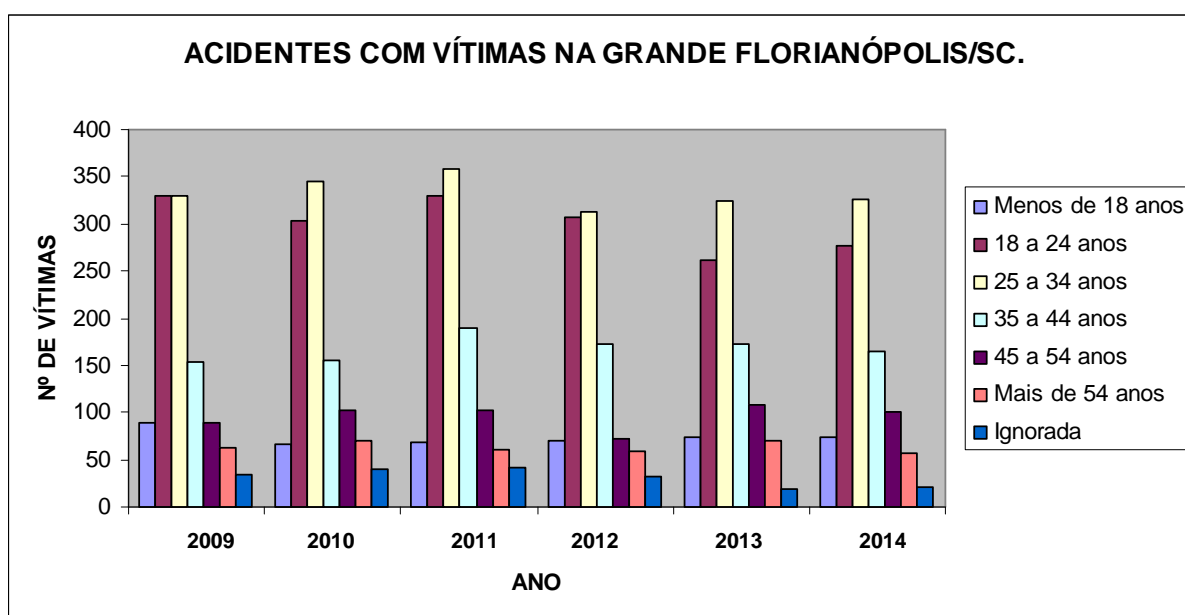
ANÁLISE DOS ACIDENTES COM VÍTIMAS NA GRANDE FLORIANÓPOLIS								
FAIXA ETÁRIA	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL POR ANO	PERCENTUAL ACUMULADO
< 18 anos	89	66	69	71	74	73	442	6,91
18 a 24 anos	330	303	329	307	261	276	1.806	28,24¹
25 a 34 anos	330	345	359	312	325	326	1.997	31,22²
35 a 44 anos	154	156	189	173	173	165	1.010	15,79
45 a 54 anos	89	102	103	72	108	101	575	8,99
> 54 anos	63	70	60	59	70	57	379	5,93
Ignorada	35	39	41	33	19	20	187	2,92
Total	1.090	1.081	1.150	1.027	1.030	1.018	6.396	100,00

Fonte: <http://www.pmr.v.sc.gov.br:8180/portal>.

¹ Faixa etária considerada crítica no presente trabalho.

² Faixa etária considerada crítica no presente trabalho.

Figura 02: Gráfico da tabela 01 – Acidentes com vítimas na grande Florianópolis/SC



Fonte: <http://www.pmr.v.sc.gov.br:8180/portal>

Analisando os dados estatísticos do recorte espacial selecionado (referentes ao período de 2009 a 2014), percebe-se que a faixa etária de 18 a 24 anos teve abrangência de 28,24% (1.806) do total de feridos e/ou mortos do total (6.396), acompanhado da faixa etária dos 25 aos 34 anos, que teve um percentual de 31,22% (1.997). Somando-se as duas faixas etárias, teremos um total elevado de 59,46% (3.803) dos acidentes que vitimaram pessoas no período analisado ocorrendo na faixa dos 18 aos 34 anos, um número bastante elevado.

Estes dados revelam que o envolvimento de jovens nos acidentes de trânsito não é apenas pontual, mas sim uma realidade que vitima a sociedade como um todo, onde além dos custos emergenciais de tratamento imediato aos envolvidos nos acidentes de trânsito, que sobrecarregam o Sistema Único de Saúde (SUS) e o tornam, muitas vezes, questionável em sua qualidade. Claramente não se cumpre o papel social dos órgãos envolvidos de preservação da vida como bem maior a ser cuidado. Temos também custos permanentes para as famílias e a sociedade, tirando a possibilidade de desenvolvimento profissional deste indivíduo na cadeia produtiva.

Um dos principais problemas decorrentes deste afastamento social do sujeito que se envolve num acidente grave que tenha causado seqüelas, sejam elas temporárias ou permanentes, é o isolamento familiar e social, que tem como

conseqüências graves um quadro de depressão, angustia e sentimento de impotência perante seus familiares.

Nota-se que no período estudado, não houve variação significativa nem mudança de faixa etária nos índices de envolvidos em acidentes com vítimas na grande Florianópolis/SC. O percentual acumulado deixa claro que, infelizmente, mais da metade dos envolvidos nestes acidentes tem até 34 anos de idade. Considerando que o jovem conclui sua educação básica por volta dos 17 anos e que aqueles que buscam o ensino superior concluem por volta dos 21 ou 22 anos, este indivíduo acaba por usufruir de sua vida adulta apenas 12 anos, na melhor das hipóteses, uma vez que o percentual que acaba perdendo a vida até os 24 anos é muito semelhante à faixa etária daqueles que estão incluídos na faixa dos 25 aos 34 anos, esta diferença é apenas de 3%.

E quais são as atitudes que devem ser tomadas para a redução desta estatística de abrangência nacional? Segundo Neto (1996), as variáveis do sistema trânsito são: **o homem**, na qualidade de condutor, pedestre ou mesmo observador e definidor das regras e normas; **a via**, através das infra-estruturas e sua construção, sua sinalização; e **o veículo** e suas condições de trafegabilidade. Para que o trânsito possa ser posto em funcionamento, invariavelmente o homem deve ser aquele que comanda as ações.

As três variáveis interagem ininterruptamente a partir da entrada do **elemento homem** no Sistema Trânsito. A **via** fornece estímulos ao homem, que pode desempenhar vários tipos de papel (motorista, pedestre, agente da autoridade de trânsito). Enquanto motorista, o homem responde aos estímulos fornecidos pela via agindo sobre seu veículo, que reage a cada comando do motorista. Por sua vez, **veículo e via interagem mecanicamente**, com o veículo absorvendo as condições da superfície e a via suportando a carga do veículo. (NETO, 1996, p. 24). (**grifo nosso**)

Fica claro que o ser humano é aquele que merece atenção prioritária, por sua responsabilidade majoritária na condução do seu veículo e resposta aos estímulos vindos da via. Do clássico tripé Engenharia Viária, Fiscalização (dos veículos e seus condutores) e Educação, torna-se evidente que o foco para evitar que estas estatísticas se repitam e que continuem as perdas lastimáveis de vítimas de acidentes deva ser neste último.

Entretanto, deve-se ressaltar que as atitudes devem ser tomadas em

conjunto, com a engenharia de tráfego atuando nas melhorias da infra-estrutura das vias, a fiscalização buscando modificar a conduta do homem através da imposição das penalidades e a Educação no sentido de garantir acesso às regras e normas de convivência em sociedade através do trânsito. Uma ação não pode ser vista como excludente da outra, devem ser tomadas em conjunto e continuamente, o que muitas vezes não ocorre por parte dos nossos gestores das cidades.

A educação para o trânsito deve ser tratada não de forma mecânica, onde o indivíduo tem o primeiro contato na auto-escola e aprende as regras através de placas e de poucas aulas de direção, mas deve ser vista como uma necessidade de convivência social e de coexistência num espaço que é de todos. De que adianta decorar sinais de trânsito se o cidadão não conduz seu veículo com ética e urbanidade, acreditando que a via é exclusividade dele e não respeitando o direito do outro? Esta capacidade de discernimento de situações sociais se constrói num primeiro momento dentro do núcleo familiar e posteriormente se solidifica na convivência em sociedade, passando principalmente pela escola. E o ensino da Geografia pode ser uma fonte inesgotável de reflexão de temas e situações que retratam a ética social e a realidade do trânsito em nossa sociedade, se encaixando perfeitamente a discussão da temática educação para o trânsito.

2- METODOLOGIA

2.1 A pesquisa qualitativa e o estudo exploratório.

Como metodologia de estudo para esta pesquisa, adotamos a abordagem qualitativa, que se encaixa na proposta de compreender a presença ou ausência da temática educação para o trânsito no ensino escolar (particularmente naquilo que se refere ao ensino médio) através das experiências educacionais apontadas pelos alunos envolvidos no desenvolvimento deste trabalho. Esta metodologia propicia um entendimento mais aprofundado das particularidades presentes na ótica de cada indivíduo e o que ele entende por necessário na educação para o trânsito. Tal perspectiva comunga com o pensamento de Minayo sobre a pesquisa qualitativa ao afirmar que:

Os autores que seguem tal corrente não se preocupam em quantificar, mas sim, compreender e explicar a dinâmica das relações sociais que, por sua vez, são depositárias de crenças, valores, atitudes e hábitos. Trabalham com a vivência, com a experiência, com a continuidade e também com a compreensão das estruturas e instituições como resultado da ação humana objetiva. Ou seja, desse ponto de vista, a linguagem, as práticas e as coisas são inseparáveis. (MINAYO, 1994, pág. 24).

Portanto, foram utilizados além dos materiais bibliográficos para apreensão de termos e significados relacionados à educação e ao trânsito, uma pesquisa qualitativa na forma de estudo exploratório nas quatro turmas de 3º ano do ensino médio da Escola de Educação Básica Simão José Hess, localizada no bairro Trindade da cidade de Florianópolis/SC.

A nossa abordagem qualitativa assumiu a forma de estudo exploratório, que permite, segundo Triviños (1987), realizar investigações de maneira mais aprofundada de uma determinada instituição. Nesse sentido, a metodologia escolhida possibilitou retratar a realidade de forma contextualizada das turmas dos terceiros anos do ensino médio da escola pesquisada, rica em dados significativos, descritivos, que resultam das “[...] interações, ações, percepções, sensações e dos comportamentos das pessoas relacionados à situação específica onde ocorrem”. (TRIVIÑOS, 1987)

Este estudo exploratório se utilizou de questionários para identificar o nível de

contato que os alunos tiveram ao decorrer de sua formação escolar com o tema educação para o trânsito³, identificando neles suas necessidades e interesses para a realização de oficinas de educação para o trânsito, que foram realizadas nas aulas de Geografia.

2.2 A escola e os sujeitos da pesquisa.

Nossa investigação teve lugar na E.E.B. Simão José Hess que está localizada no coração do bairro Trindade, em Florianópolis/SC, conforme figura 03. É uma região muito procurada pela comunidade estudantil e considerada região de classe média alta, por ter condomínios de alto padrão (Paula Ramos) e proximidade com duas universidades (UDESC e UFSC).

Figura 03 – Localização da Escola E. E. B. Simão José Hess



Fonte: Organização de Felipe Echenique – maio 2015.

³ O questionário completo se encontra no anexo "A"

Atende aos ensinos fundamental e médio, e engloba as comunidades de todo entorno como os bairros Serrinha, Trindade, Itacorubi, Santa Mônica, Córrego Grande, dentre outros. O espaço físico ocupado pela escola é de tamanho considerável, pois dispõe de dois prédios amplos, separados um do outro, com dois andares cada, enquanto um deles abriga as salas de aula de Ensino Fundamental II e Médio; o outro abriga o Ensino Fundamental I. Dispõe de quadras abertas e de um ginásio coberto (fechado).

A escolha por esta escola se deu por três fatores: maior acessibilidade com os diretores e professores do ensino de Geografia, por se tratar de uma escola que atualmente recebe projetos da UDESC como o PIBID/Geografia e alunos das disciplinas de estágio no ensino de Geografia; pela presença das quatro turmas de 3º ano nos três períodos letivos (manhã, tarde e noite), diversificando assim os sujeitos e ampliando as possibilidades de identificação do objeto de estudo deste trabalho; e pela proximidade com a UDESC, o que facilitou a aplicação dos questionários e desenvolvimento das oficinas de educação para o trânsito.

2.2.1 Apresentação dos sujeitos da pesquisa

Os alunos das turmas de terceiros anos do Ensino Médio da Escola Estadual de Educação Básica Simão José Hess foram os sujeitos da pesquisa. Para conhecer o perfil das turmas e o interesse pelo tema educação para o trânsito organizamos um questionário⁴ que foi aplicado em todas as turmas do terceiro ano do ensino médio da escola. A seguir apresentamos as referidas turmas:

2.2.2 Turma 301 – matutino

Os alunos desta turma foram muito receptivos, interessados na proposta e na possibilidade da realização de oficina sobre Educação para o Trânsito. Foram respondidos por esta turma um total de 26 (vinte e seis) questionários, que resultaram em uma média de idade de 17 anos e com percentual de 46,15% de alunos do sexo feminino e 53,85% de alunos do sexo masculino. Com relação ao contato com a temática proposta, 3,85% dos alunos afirmaram ter tido contato com o

⁴ Questionário anexo “A”.

tema, na aula de Geografia, e 96,15% afirmaram que não tiveram contato algum.

Deste universo de 26 (vinte e seis) alunos, 80,77% consideraram importante ter Educação para o Trânsito na escola, julgando ser necessário principalmente por acreditarem que isso possa ajudar a diminuir os acidentes de trânsito. Também entendem que facilitaria o processo de retirada da carteira de motorista futuramente.

2.2.3 Turma 302 – matutino

Esta turma teve uma receptividade mais calorosa, principalmente por ser uma classe que já vem sendo acompanhada pela professora Santa Idelci⁵ no ano anterior. Foram dispersos num primeiro momento, já que acabavam de retornar do intervalo, porém, muito prestativos no momento em que foram explicados os motivos da aplicação do questionário e da possibilidade de realização da oficina. Neste dia inclusive foram apresentadas as possíveis oficinas e sendo a oficina sobre análise de imagens a que melhor teve receptividade entre os alunos. Foram respondidos 28 (vinte e oito) questionários que resultaram numa idade média de 16 anos e num percentual de alunos do sexo feminino de 42,86% e de masculinos de 57,14%. Tiveram 05 (cinco) alunos que responderam ter tido contato com educação no trânsito durante sua vida escolar, principalmente através do PROERD (Programa Educacional de Resistência as Drogas), aplicado pela Polícia Militar de Santa Catarina nas escolas públicas do Estado. Quando questionados sobre a importância de ter Educação para o Trânsito na escola, 92,59% responderam que sim, por acreditarem que o contato com esta temática possa futuramente, através da conscientização, tornar o trânsito mais seguro.

2.2.4 Turma 303 – Vespertino

Os alunos desta turma responderam a atividade proposta de forma tranquila e rápida. A explicação sobre como funcionaria foi de certo modo sucinta e objetiva, já que não houve questionamentos por parte dos alunos. Com idade média de 17 anos e sendo composto por 47,62% de meninas e 52,38% de meninos, dos 21 (vinte e um) alunos apenas 02 (dois) tiveram contato com a temática Educação para o

⁵ Professora titular da turma.

Trânsito durante a escolarização, sendo que um deles já na auto escola. Todos os alunos acreditam ser interessante ter Educação para o Trânsito na escola, por acreditar que isso reduziria a violência no trânsito, através da conscientização sobre os riscos que correm no dia a dia. Também esteve presente entre as respostas a possibilidade de aprenderem algo a mais para irem bem aos testes futuros para a carteira de motorista.

2.2.5 Turma 304 – Noturno

De faixa etária mais avançada, com média de 18 anos e com alguns alunos na faixa dos 23 e 25 anos, esta turma foi a que mais surpreendeu, pela quantidade de alunos presentes no dia da realização do questionário (25 alunos), mesmo sendo uma sexta feira. Mostraram-se interessados no desenvolvimento das atividades, inclusive dando dicas para a realização das oficinas. Nesta turma tivemos 60% de alunos do sexo feminino e 40% do sexo masculino, onde 06 (seis) tiveram contato com Educação para o Trânsito, principalmente em palestras e PROERD. Apesar do número elevado de alunos que tiveram contato com a temática (em relação as demais turmas), 100% dos alunos responderam que consideram importante o tema Educação para o Trânsito ser desenvolvido na escola, por acreditar que isso contribui com a conscientização no trânsito, mas principalmente acreditam que auxiliaria no processo de “tirar” a carteira de motorista, já que muitos dos entrevistados tem idade legal para isso.

2.3 A organização e aplicação das oficinas.

A organização e aplicação das oficinas foi um reflexo das necessidades apresentadas nos questionários, mais especificamente a partir das respostas obtidas no item 15 do questionário distribuído aos alunos, onde cada um descreveu aquilo que considerava importante como assunto a ser tratado em uma oficina de trânsito.

Outro elemento considerado para a escolha da modalidade da oficina que foi aplicada foi a média da faixa etária identificada através do questionário e o turno de aula no qual a oficina aconteceu. Optou-se pela oficina de mesa redonda com os alunos do período noturno, em razão da maior idade dos alunos/as o contato com a prática no trânsito de alguns alunos que eram habilitados para conduzir veículos;.

Para os alunos/as do matutino optou-se pela oficina de imagens, por terem menor faixa etária na média e a possibilidade de capturar as imagens a campo com menor risco de acidentes para os alunos.

Cabe ressaltar que em função da greve dos professores no magistério estadual, iniciada em 24 de março de 2015 e que perdurou até o fim dos prazos estipulados para a conclusão do presente trabalho, as oficinas puderam ser aplicadas em apenas duas das quatro turmas entrevistadas. Porém, não houve prejuízo na análise em virtude de ter sido proporcionado duas oficinas distintas para as turmas 301 e 304, com participação da grande maioria dos alunos que responderam o questionário.

Partindo desta preocupação inicial de dar continuidade às propostas assumidas no primeiro contato com as turmas, foram aplicadas duas oficinas, assim distribuídas:

a) Oficina de Educação para o Trânsito realizada na turma 301:

OFICINA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: CAPTAÇÃO DE IMAGENS E DISCUSSÃO EM SALA.

- O QUE É

Atividade de fotografia que busca captar o olhar do aluno através da lente das câmeras das irregularidades cometidas no trânsito no entorno da escola.

- PÚBLICO

Adolescentes e jovens do terceiro ano do ensino médio da Escola Estadual de Educação Básica Simão José Hess.

- MATERIAIS

Câmeras fotográficas, celulares com câmera, adaptador de cartão de memória para PC/NOTEBOOK e projetor multimídia.

- ESPAÇO

No entorno da escola, na sala de atividades e de informática.

- DURAÇÃO

Três momentos com duração total de aproximadamente 60 min:

- 15 minutos para a captura pelos grupos das imagens.
- 15 minutos para a organização do material no computador.
- 30 minutos para a apresentação/discussão das imagens.

- FINALIDADE

Conhecer na prática a inserção do trânsito no espaço local e do aluno e discussão da proximidade da temática educação para o trânsito ao dia a dia do aluno.

- NA PRÁTICA

1º momento – Introdução da atividade e saída para a captura das imagens.

A oficina iniciou com a explicação por parte do mediador sobre todas as fases do desenvolvimento das tarefas, distribuição dos grupos (com no máximo três integrantes), onde cada grupo ficou responsável por capturar até três imagens relacionadas ao trânsito nas ruas do entorno da escola. Esta captura foi feita por câmera fotográfica ou celular e salvas no cartão de memória externo.

2º momento – Retorno à sala de aula e organização das imagens.

Foram coletadas e organizadas por pastas no notebook do mediador todas as fotos coletadas, nomeando cada pasta com o nome do grupo, ficando assim distribuídas: Pasta grupo 1, grupo 2, grupo 3, grupo 4 e do Mediador. Verificada a pertinência das fotos tiradas com o tema trânsito, onde foi desconsiderada qualquer imagem que cada grupo não teve o interesse de apresentar para os demais colegas em sala.

3º momento – Apresentação e discussão das imagens capturadas.

Cada grupo apresentou o resultado de sua saída a campo, explicando o porquê da escolha daquela imagem e qual influência ela tem na educação para o trânsito, quais os aspectos que podem ser abordados para corrigir ou sanar aquele problema. O mediador integrou-se na apresentação dos grupos, com explicações para tirar as dúvidas dos alunos/as, contribuindo assim na construção de uma aprendizagem entre os alunos/as e a temática Educação para o Trânsito.

Podemos destacar que o desenvolvimento da atividade na turma 301 foi muito prazeroso e alcançou os objetivos propostos, teve a participação de quase todos os grupos onde apenas um deles relatou não ter observado na saída a campo nenhuma situação que pudessem relacionar com a educação para o trânsito. Esta dificuldade foi sanada a partir do momento em que os outros grupos apresentaram suas imagens e suas análises, o que de forma surpreendente motivou algumas discussões sobre o trânsito e suas formas de educar. Cabe aqui um detalhamento das atividades e das discussões, além da apresentação de algumas fotos que foram controversas no sentido linear de pensar o trânsito. Isso demonstra que cada aluno tem a capacidade de envolvimento com o tema que está sendo mediado entre o

professor e os saberes postos como senso comum. Na medida em que é oportunizado a ele que possa desenvolver seu raciocínio e aplicabilidade daquilo que acredita ter relação com a temática, neste caso, a Educação para o Trânsito.

As atividades foram organizadas na seguinte seqüência:

- a) Foram apresentadas as regras gerais da oficina, onde foi explicado que cada grupo de três ou no máximo quatro alunos deveria, acompanhados pelo professor Bruno Jackson Severino⁶ e pelo professor mediador⁷, sair até a parte externa da escola e, em suas imediações, capturar imagens que para eles tivessem relação direta ou indireta com o tema Trânsito⁸. Ficou claro posteriormente que a não interferência dos professores no sentido de direcionar através de exemplos do senso comum as atividades e de deixar claro no início da oficina a possibilidade deles retratarem aquilo que fosse também **indiretamente** ligado ao trânsito proporcionou imagens surpreendentes e explicações não convencionais, como será mostrado em seguida.
- b) Divididos os grupos, cada professor ficou responsável por dois grupos, que também foram orientados sobre a necessidade de tomar as precauções referentes às normas de segurança e de circulação, já que iriam transitar por vias de grande movimento de veículos. Definida a rota, cada grupo ficou livre para capturar as imagens que considerassem adequadas para posteriormente mostrarem aos demais colegas em sala.
- c) Após a captura das imagens, cada grupo retornou com seu professor para sala de aula, ficando então o mediador disponível para organizar as imagens junto com o grupo, descartando aquelas que foram consideradas inadequadas por eles. Cabe destacar que não foi o professor nem o mediador que julgaram quais as imagens eram apropriadas ou não, mas sim os membros das equipes. Foram descartadas apenas aquelas que poderiam gerar um desconforto aos fotografados, ficando imagens belas e surpreendentes, e que num primeiro momento e aos olhos do expectador comum nada tem a ver com o trânsito, ao ser situado e explicado pelo grupo, passaram a fazer sentido. Esta demonstração de raciocínio baseado em suas experiências torna o aprendizado único, diferente daquilo que é objeto em palestras de educação para o trânsito. O saber construído **com** o aluno e não **para** o aluno é

⁶ Professor de Geografia, titular da turma.

⁷ Professor mediador é o autor desta pesquisa.

⁸ É importante destacar que nas imediações da escola temos vias de trânsito bastante movimentadas e sinalizadas que regulamentam o fluxo do trânsito.

capaz de perdurar muito mais tempo do que os discursos comumente presentes em algumas palestras.

d) No retorno do intervalo, cada grupo apresentou suas imagens e aquilo que acreditavam ter relação com o trânsito, ficando o professor mediador como auxiliar e motivador das discussões.

O grupo 1 apresentou aos colegas sete imagens e destas, três foram apontadas como características do comportamento que as pessoas têm no trânsito. Este grupo explicou que apesar da infra-estrutura ser adequada, com a presença de passarela para pedestres, a grande maioria das pessoas atravessa a via pela rua, inclusive procurando passar próximo à passarela, porém por baixo, o que no entendimento deste grupo acaba por ser até engraçado, já que passa a imagem de que se passarem naquele local será mais “seguro”, o que de fato não é verdade.

Figura 04: Pedestre passando próximo à passarela. Imediações do Shopping Iguatemi.



Fonte: Grupo 1 - Organização de Paulo Cesar. Abril 2015

Outra imagem apresentada pelo grupo 1 trouxe uma situação comum aos demais colegas, porém bem questionada e discutida durante a oficina. A imagem trazia um grupo de pessoas atravessando na faixa para pedestre, porém com o semáforo aberto para o trânsito de veículos (figura 05). Quando observamos a

imagem, sem nos atermos aos detalhes, a cena parecia não ter problema e ser uma cena de educação para o trânsito, já que aquelas pessoas pareciam ter a consciência da necessidade de atravessar a rua na faixa para pedestre.

A genialidade da foto está na percepção de que o semáforo está ABERTO para os carros, e apesar de não ter nenhum carro circulando, deveriam ser respeitadas as normas gerais de circulação e conduta. A discussão tomou corpo quando uma aluna questionou o grupo sobre a necessidade ou não de aguardar para atravessar, o que foi mediado pelo professor com argumentos de que além de ser norma, e por si só deveria ser obedecida por ter uma razão de existir. Levantou-se a hipótese de acontecer a mesma situação em um outro lugar, num outro momento, à noite, e um veículo não estar com sua iluminação ligada. Esta situação poderia causar um acidente de trânsito, em que pese o fato do veículo transitar com os faróis apagados ser infração de trânsito, o mal maior a ser evitado é o acidente e seus conseqüentes danos.

Figura 05: Pedestres passando na faixa com semáforo no verde. Imediações do Shopping Iguatemi.



Fonte: Grupo 1 - Organização de Paulo Cesar. Abril 2014

O Grupo 2 apresentou aos colegas em sala três imagens que representavam os três elementos principais relacionados ao trânsito: o homem, quando capturaram a imagem de seus colegas atravessando fora da faixa de pedestre; o veículo,

quando retrataram um veículo estacionado de forma irregular sob a placa que indicava que ali era proibido estacionar e a infra-estrutura, quando mostraram aos colegas um buraco mal sinalizado na rua ao lado do colégio (figura 06). Este grupo optou por imagens muito presentes no cotidiano, retratando de forma objetiva as representações que envolviam o tema Educação para o Trânsito na saída a campo. De forma sucinta, explicaram que as imagens capturadas por si só denotavam a falta de educação das pessoas com relação às normas de trânsito e a falta de zelo dispensada pela prefeitura no que se referia à rua. Nesta apresentação não foi necessária grande intervenção do professor mediador, apenas para lembrar ao grupo e aos alunos que as situações mostradas são causadas ou de responsabilidade do ser humano, seja através da correção de suas condutas, seja na cobrança que todos devemos fazer para as entidades públicas, que são geridas por homens, na reparação dos danos viários.

Figura 06: Pedestre passando fora da faixa, veículo estacionado de maneira irregular e dano na via mal sinalizado.



Fonte: Grupo 2 - Organização de Paulo Cesar. Abril 2015

O grupo 3 informou que não havia capturado nenhuma imagem, por não terem visto nenhuma que fosse relacionada ao tema proposto pela oficina. Apesar disso, participaram de forma ativa das discussões com os demais colegas que apresentaram e ao final compreenderam que havia situações que no momento da

saída a campo não tiveram consciência da relação, porém após as apresentações foram convencidos da importância da temática para a sociedade da qual fazem parte. O que num primeiro momento o professor mediador poderia entender como uma desculpa do grupo em não desenvolver a atividade se tornou um aprendizado através da observação da oficina por eles e as intervenções feitas nas discussões sobre o tema da oficina. O simples fato de não tornar obrigatória a captura das imagens na saída a campo não invalidou a atividade deste grupo. No momento que surgiu a informação de que não tinham concluído parte da atividade, coube ao professor mediador trazer estes membros do grupo para a discussão através das outras imagens, obtendo êxito naquilo que era a proposta inicial da oficina, refletir sobre a Educação para o Trânsito em sociedade.

O Grupo 4 coletou trinta imagens, e após a avaliação do grupo, decidiu-se ficar com doze delas que representavam de forma direta ou indireta o trânsito e suas normas. A grande quantidade se deu justamente pela forma inusitada que o grupo retratou sua realidade próxima, já que todas as imagens foram capturadas nas imediações da E.E.B. Simão José Hess, onde estudam. As explicações sucintas e de grande criatividade surpreenderam a todos, inclusive o professor mediador, demonstrando a qualidade e a necessidade da experiência pessoal na discussão dos assuntos.

Essa característica do grupo não pode ser interpretada como uma compreensão superficial do tema, mas é papel do mediador, que observa, assimila e retorna ao grande grupo através das suas experiências e conhecimento aquilo que de outra forma poderia ser criticado por ter vindo do senso comum do aluno. Esse sentimento de mediar a construção do conhecimento esteve presente em todas as apresentações e etapas da oficina, sendo fascinante especialmente neste grupo, onde foi possível observar um grande envolvimento dos alunos/as na atividade proposta. Vejamos então algumas imagens que foram apresentadas e explicadas, com grande criatividade por parte dos alunos.

Para iniciar as apresentações, o grupo escolheu imagens que retratavam a desatenção do poder público em relação à conservação das ruas e das placas de informação, exibindo uma faixa de pedestre com a pintura deteriorada e uma haste de metal que deveria ter o nome da rua indicando a localização para quem precisasse desta informação (figura 07). No entanto, esta haste estava ali apenas para atrapalhar a circulação dos pedestres, inclusive notaram que estava quase no

meio da guia demarcada na calçada para cegos. Além desta sensibilidade de preocupar-se com a indicação de local e da dificuldade no caminho do deficiente visual, o grupo trouxe uma imagem positiva, próximo ao shopping Iguatemi, a qual retratava uma sinalização de trânsito indicativa de lugar, e ainda, tiveram o discernimento de reconhecer que tal indicação regular e legível era fruto também do interesse da sociedade de consumo, já que indicava um local privado (Shopping Iguatemi) além de indicar as rotas públicas de localização do centro de Florianópolis e do Norte da Ilha.

Figura 07: Haste de metal, faixa de pedestre sem pintura e placa com indicativos de lugar.



Fonte: Grupo 4 - Organização de Paulo César. Abril de 2015

Como exemplo de sinalização de trânsito, o grupo 4 capturou imagens relacionadas às placas e aos sinais luminosos presentes nos semáforos nas ruas próximas à escola (figura 08). Com criatividade, este grupo observou ações que demonstravam o aspecto positivo da educação para o trânsito, além do comumente aspecto negativo, este de caráter mais fácil de ser observado.

Na exposição aos colegas, mostraram o sentido único de uma rua ao lado da escola, sinalizada pelas placas amarradas aos postes e, numa perspectiva positiva daquela apresentada pelo grupo 1, onde eles observaram pessoas passando com o semáforo aberto, estes trouxeram pedestres esperando o semáforo fechar e na sequência, capturaram a sinalização que permite ao pedestre passar, com tempo definido em segundos. Foi explicado então pelo professor mediador que esta

sinalização é chamada de “inteligente” pelos administradores das vias, o que gerou certo desconforto em alguns alunos.

Como o interesse da oficina também é desestabilizar para motivar a curiosidade e a conseqüente aprendizagem, foi perguntado a todos se o que gerava o incomodo visível em sala era o fato do equipamento ser definido como inteligente, o que um aluno argumentou que justamente isso o incomodava, por ser equipamento, máquina, e ser desprovido de cérebro para poder ser inteligente. Os demais alunos concordaram com o posicionamento do colega, o que foi pronta e inteiramente corroborado pelo mediador.

A capacidade de análise lógica também é fator de crescimento pessoal para a convivência em sociedade e deve ser sempre que possível motivada no ambiente de ensino. O sujeito crítico não é aquele que contradiz as falas do professor simplesmente por “achismo” e conhecimento superficial, mas sim aquele que ao ouvir algo que o incomoda, expõe de forma clara e lógica seus argumentos e após o debate, assimila o resultado, não havendo com isso ganhador ou perdedor, mas tão somente a capacidade de reflexão gerada pela discussão do conteúdo.

Figura 08: Sentido único, semáforo vermelho para pedestres e aberto, respectivamente.



Fonte: Grupo 4 - Organização de Paulo César. Abril de 2015

No sentido de visualizar situações positivas no trânsito, as três próximas imagens exibidas pelos alunos aos colegas em sala trouxeram um elemento também presente nas falas do grupo 1. O fato das pessoas passarem por baixo da passarela

foi tema constante durante toda a oficina, mesmo quando não lembrados por imagens na apresentação do grupo 2. Essa situação se fez presente nas imagens apresentadas pelo grupo 4 também, mas novamente com a preocupação em mostrar um olhar positivo. Essa contraposição de imagens auxilia na fixação daquilo que se objetiva mostrar, o que foi atingido na proposta organizada pelos alunos.

Embora tragam imagens que por um outro olhar possam passar despercebidas, já que são rotineiras naquele local, o simples fato de em sequência apresentarem duas imagens do mesmo local com atitudes totalmente contrárias acaba por ressaltar e enfatizar a falta de educação para com as normas de circulação no trânsito.

A última imagem apresentada pelo grupo e mostrada na figura 09 tem relação com uma dúvida que eles trouxeram para o grande grupo. Como sabem que a beira mar norte em toda sua extensão tem radar fotográfico, acreditavam que aquilo que haviam capturado como imagem relacionada à educação para o trânsito se tratava do equipamento que fotografa os veículos.

Foi explicado pelo mediador que o equipamento em questão é uma câmera de segurança instalada pela secretaria de segurança pública. O equipamento que registra a velocidade está presente na foto também, porém não foi objeto intencional de captura do grupo.

Lógico que este fato levou para uma discussão importante sobre a necessidade ou não de ter câmeras de vigilância nas ruas, e o quanto isso é invasão da privacidade das pessoas que por ali circulam. Por não estar diretamente relacionada com a temática educação para o trânsito, foram feitas algumas observações pontuais sobre o tema, deixando para um momento posterior um detalhamento mais aprofundado que este assunto necessita.

Figura 09: Passarela para pedestres e equipamento de controle da SSP.



Fonte: Grupo 4 - Organização de Paulo César. Abril de 2015

E finalizando as apresentações, o grupo 4 mostrou imagens diversas daquilo que se entende como diretamente ligado ao trânsito, porém fizeram questão de mostrar aos colegas pelo seu caráter inusitado e diferente (figura 10). O uso dos equipamentos públicos para a colagem de panfletos sobre diversos assuntos alheios ao trânsito chamou a atenção do grupo, principalmente um cartaz sobre uma festa a ser realizada em 02 de maio e uma propaganda no mínimo esquisita, onde o serviço não estava claramente identificado no anúncio.

Além disso, foi objeto de reflexão pelos alunos o fato de uma garrafa pet estar fixada na traseira de um caminhão, o que gerou várias suposições, inclusive pelo professor mediador, porém sem resultado eficaz, já que não foi identificada nenhuma lógica naquele posicionamento da garrafa em questão.

Figura 10: Cartazes fixados em equipamentos públicos e garrafa de água presa na traseira do caminhão.



Fonte: Grupo 4 - Organização de Paulo César. Abril de 2015

Essa descontração final na apresentação da oficina ajudou para retomar o assunto sobre a educação para o trânsito e para enfatizar que justamente as imagens que trouxeram por último demonstram que o trânsito não é um assunto à parte do cotidiano deles, que acontece sem a presença ou sua interferência. Ajudou para mostrar o quanto estão inseridos nesta sociedade e que bem próximo do local onde passam parte de suas vidas existem tantos exemplos muito bem retratados por eles na oficina.

A capacidade de visualizar o cotidiano e dele extrair ensinamentos para agregar valor aos temas tratados em sala de aula é o diferencial na formação cidadã dos alunos, cabendo ao professor intermediar estas ações. Na Geografia esta intermediação deve sempre estar presente, pois observar o espaço e os arredores onde se vive é um dos primeiros contatos que a criança tem para além do convívio familiar. Dar sentido às observações feitas pelos alunos nesta oficina sobre a temática Educação para o Trânsito cumpre com o objetivo de transversalidade do tema, onde cada indivíduo faz parte do todo e se relaciona socialmente com o ir e vir de veículos e pessoas.

Não apenas conscientiza para as normas de circulação. Insere-os no processo e os faz questionar e raciocinar sobre as questões éticas vivenciadas diariamente pelos motoristas e pedestres no trânsito de sua cidade, da vizinhança onde estudam ou moram, tornando estes sujeitos críticos e participativos, fundamentando conceitos de forma não rotineira aos currículos escolares.

b) Oficina de Educação para o Trânsito realizada na turma 304:

MESA REDONDA COM DISCUSSÃO EM SALA DAS PRINCIPAIS RESPOSTAS DO ÍTEM 15 DO QUESTIONÁRIO SOBRE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.

- O QUE É

Atividade de perguntas e respostas onde o mediador fica de forma centralizada perante o grupo.

- PÚBLICO

Adolescentes e jovens do terceiro ano do ensino médio da Escola de Educação Básica Simão José Hess.

- MATERIAIS

Mesas e cadeiras dispostas em círculo, com uma cadeira giratória no centro. Papel e canetas para anotações e distribuição de palavras chaves aos alunos sobre educação para o trânsito oriundas dos questionários. Apresentação dos temas mais relevantes indicados pelos alunos na questão número quinze do questionário.

- ESPAÇO

Na sala de aula.

- DURAÇÃO

Dois momentos com duração total de aproximadamente 40 min:

- 15 minutos para a explicação das rotinas da atividade.
- 25 minutos para a sabatina de perguntas.

- FINALIDADE

Conhecer na prática a noção do trânsito para o aluno e discussão da proximidade da temática educação para o trânsito no seu dia a dia.

- NA PRÁTICA

1º momento – Introdução da atividade e organização da turma.

A oficina começou com a explicação por parte do professor mediador sobre todas as fases do desenvolvimento das tarefas, distribuição das palavras chaves (duas para cada aluno), onde cada um foi orientado a fazer o papel de questionador sobre o assunto. Os alunos/as puderam adequar as palavras chave à sua realidade, com exemplos, para enriquecer a discussão. As palavras foram distribuídas de forma aleatória, sendo que não houve uniformidade ou direcionamento, cabendo apenas adequar à pergunta àquilo que estava sendo objeto de apresentação pelo professor mediador.

2º momento – espaço para questionamentos.

Foram respondidas as perguntas de forma objetiva e através de imagens ou conhecimento prático do mediador, com intervenção dos alunos/as para dar continuidade à temática em discussão.

A partir destas considerações, podemos pontuar que o diferencial desta atividade foi ter sido realizada com alunos do período noturno, com idades superiores à média daqueles que participaram da oficina de captura de imagens no entorno da escola. Esta peculiaridade foi de grande importância no momento de montar a oficina, por facilitar a abordagem de temas e imagens/vídeos que pudessem retratar de forma clara (e às vezes impactante) a realidade dos acontecimentos no trânsito. Além disso, esta turma foi a que apresentou maior número de habilitados ou que estão em processo de habilitação, tornando a oficina muito mais prática e próxima a suas realidades atuais.

Após a análise das respostas obtidas no questionário, naquilo que se refere ao item 15, foram os seguintes assuntos/temas indicados pela maioria dos alunos da turma 304: (Direção defensiva; Viabilidade do transporte por bicicletas; Regras de Trânsito; Multas; Acidentes; Respeito e comportamento; Aplicação das regras;

Multas Abusivas; Ensinar a dirigir; Como funciona o mundo pelas estradas; Embriaguez).

A partir dos temas apontados pelos alunos/as, foram reagrupadas e organizadas pelo professor mediador nove palavras chaves, que foram distribuídas de forma aleatória no início da oficina, e que auxiliaram na construção da apresentação aos alunos. A direção dos assuntos da mesa redonda ficou então vinculada ao roteiro de apresentação em powerpoint, porém a intervenção através de questionamentos foi de forma aleatória, através das palavras chaves. As palavras reagrupadas a partir das respostas do item 15 foram estas: (acidentes de trânsito; imprudência; imperícia; negligência; embriaguez; excesso velocidade; ultrapassagem; multas; mobilidade urbana Florianópolis).

Após a organização da oficina, foi solicitado ao professor Bruno que disponibilizasse a sala de vídeo da E.E.B. Simão José Hess para a aplicação da atividade, local amplo e adequado aos propósitos deste trabalho. Reunida a turma, foi explicado o roteiro da oficina e como ela iria funcionar, deixando claro que toda intervenção seria bem vinda, e que as respostas seriam objetivas e direcionadas ao questionamento. Qualquer explicação mais detalhada seria possível posteriormente, aos alunos interessados especificamente no assunto a ser conversado ao final da oficina. Foram distribuídas duas palavras chaves para cada aluno, que seriam utilizadas quando o assunto fosse previamente explanado através do powerpoint preparado pelo professor mediador⁹.

Iniciou-se a oficina com a apresentação do tema relacionado à palavra chave ACIDENTE DE TRÂNSITO, o que envolveu uma breve explicação sobre o assunto conforme detalhado no anexo "B". Este tema específico levou a necessidade de tratar no mesmo momento sobre IMPRUDÊNCIA, IMPERÍCIA e NEGLIGÊNCIA, já que são estas ações dos motoristas que estão diretamente ligadas ao acontecimento do acidente de trânsito.

Com isso, a mesa redonda começou com a dúvida de um dos alunos sobre as diferenças que cada palavra tem, porque para ele todas significavam uma mesma atitude do motorista. O professor mediador esclareceu, então, que havia pequenas diferenças em cada conceito. IMPRUDÊNCIA é tomar uma atitude que desrespeite as regras e normas de trânsito causando um acidente; NEGLIGÊNCIA seria o

⁹ Material disponível no anexo "B"

contrário, ou seja, deixar de tomar uma atitude prevista nas normas e causar um acidente e a IMPERÍCIA significa não estar devidamente capacitado para realizar uma tarefa ou atividade. Outro aluno que tinha estas palavras chaves perguntou sobre os exemplos práticos destas situações no trânsito, o que foi novamente respondido de forma objetiva, tomando-se como exemplo um sinal vermelho: Aquele que “fura” o sinal vermelho podendo causar um acidente está sendo imprudente no trânsito; No mesmo caso, quando o motorista esquece que naquele local tinha um semáforo e simplesmente passa por ele sem atenção, está sendo NEGLIGENTE, já que não houve por parte dele a vontade de “furar” o sinal, mas sim a desatenção em relação a esta norma; E por fim um exemplo clássico de IMPERÍCIA é a falta de habilitação para dirigir o carro.

Esclarecidas estas questões sobre imprudência, negligência e imperícia, surgiu uma dúvida por parte de dois ou três alunos sobre o acidente de trânsito e a culpabilidade, o que foi solicitado então pelo mediador que apenas aqueles que tivessem a palavra chave se manifestassem, sendo esta a regra geral da mesa redonda. Um aluno então perguntou se bater atrás do outro carro era suficiente para ser culpado pelo acidente. Foi preciso então explicar que, além de diferenciar infração de trânsito de responsabilidade civil ou penal no acidente, o exemplo que ele dava era muito abrangente. Onde foi que aconteceu? De que maneira? Quais as condições de pista (molhada ou seca)? Estas questões influenciam na decisão de culpa ou não. O aluno então concordou que era muito subjetivo o conceito de culpabilidade no trânsito, sendo explicado que por esse motivo o atendimento de um acidente de trânsito por parte da PMSC¹⁰ é de natureza técnica, não havendo juízo de valor. Apesar da expectativa em saber quem é culpado ou não, não cabe o julgamento no local que aconteceu os fatos, mas sim pelo juiz em ação a ser proposta posteriormente.

Passando ao próximo tema, foi novamente explanado de forma sucinta sobre embriaguez ao volante e suas conseqüências. Este tema esteve presente em vários questionários não só na turma 304, mas em todas as turmas que responderam ao questionário. Foi o tema mais debatido pelos alunos nesta oficina, e mesmo aqueles que não participaram por não terem as palavras chave ou por sentirem certa timidez, todos sem exceção prestaram atenção às perguntas e respostas. O que é natural,

¹⁰ Polícia Militar de Santa Catarina.

tendo em vista que a mídia divulga cotidianamente assuntos relacionados a embriagues ao volante e os acidentes graves. Este tema acabou sendo muito positivo nas discussões da mesa redonda, abarcando inclusive o restante do tempo disponível para a discussão e ainda que tenham ficado de fora os demais termos, o detalhamento deste foi de grande contribuição para instigar nos alunos que estão próximos de iniciar sua vida na sociedade através do veículo e de suas atitudes no trânsito uma maior conscientização sobre o tema embriaguez ao volante.

O primeiro questionamento sobre o tema foi de certa forma duro, já que veio em tom de afirmação: “É verdade que não vou preso por matar alguém no trânsito bêbado, não é?”. Infelizmente esta não é uma resposta objetiva, mas o professor mediador resolveu explanar a todos. Para tanto, questionou quantos dos presentes na oficina tinham a mesma opinião da colega, o que quase noventa por cento deles afirmaram que tinham a mesma opinião. Com isso, e organizando o encadeamento de ideias para que todos pudessem compreender, explicou-se a diferença básica entre CULPA e DOLO, termos presentes no Código Penal Brasileiro, onde CULPA é agir sem intenção e DOLO é agir com intenção. Nos crimes de trânsito (e a embriaguez ao volante é um dos crimes) não existe o entendimento do DOLO, apenas da culpa. Explicando isso, ficou claro aos alunos que na nossa legislação os crimes onde não há a vontade de matar, mas tão somente a culpa, estes são afiançáveis, ou seja, passíveis de liberdade após o pagamento de fiança. Concluindo para o grande grupo, nossa legislação atual prevê então tanto para o crime de embriaguez ao volante quanto para o homicídio culposo na direção de veículo automotor a pena de prisão, porém passível de fiança, o que gera esta impressão coletiva de que não se é preso ao atropelar e matar alguém embriagado.

Alguns alunos tentaram no momento da explicação se manifestar, indignados, que entendiam que o motorista que bebe e dirige assume o risco de matar alguém de forma intencional, ou seja, para eles existe DOLO sim por parte do motorista e não culpa. Foi então argumentado que existe um movimento das entidades que lutam pela paz nas estradas para criminalizar de forma efetiva estas situações, porém a atual legislação não ainda prevê, o que ampara aqueles que cometem a infração. Seguindo na mesma linha de raciocínio, foi explicado que a lei já evoluiu muito desde sua primeira publicação e que atualmente a lei que regulamenta a

embriaguez ao volante é chamada de LEI SECA¹¹, ou seja, zero álcool.

Foi perguntado então por um aluno se tinha quantidade mínima para beber e não ser pego na fiscalização e quanto tempo demorava para que o efeito do álcool no organismo não fosse identificado no bafômetro (etilômetro). São duas perguntas que embora pareçam pertencer a um mesmo tema, são diferentes e envolvem também uma explicação detalhada. Primeiramente, o professor mediador teve que deixar claro que a lei é de fato SECA, ou seja, qualquer que seja o índice coletado no momento da abordagem policial, considera-se embriaguez ao volante. O que existe por força de legislação é uma margem de erro que o equipamento pode apresentar, definida pelo fabricante e por quem afere este equipamento, e que em termos legais significa no máximo 0,04 mg/L (miligramas de álcool por litro de ar expelido). Foi enfatizado aqui que isso é margem de erro, ou seja, não se permite beber até este quantitativo, mas sim esperar que alguém que não tenha bebido nada possa apresentar até este valor e ser considerado puramente erro do equipamento.

Esclarecida esta parte do questionamento, foi detalhado o segundo. Cada pessoa tem uma capacidade de processamento do álcool no organismo diferente da outra. Uma pessoa que tenha um peso de 80 kg, habituado a beber, irá absorver de forma mais rápida no organismo a bebida ingerida do que uma pessoa de 50 kg e não habituada a beber.

Existem diferenças também em relação ao gênero, já que o homem tem uma capacidade maior de absorção do álcool que a mulher. Portanto, além de ser uma lei chamada “Lei Seca” o tempo médio para que a lei não possa mais ser aplicada depende da compleição física daquele que ingeriu bebida alcoólica, não sendo possível mensurar de forma objetiva o tempo em horas necessário para que não apareça mais os efeitos do álcool ingerido no bafômetro.

Encerrando a oficina, já que o tempo tinha se esgotado fazia 5 minutos, o professor mediador agradeceu a todos e ficou a disposição daqueles que por ventura tivessem ficado com alguma dúvida sobre os temas, ou até mesmo para uma conversa sobre as demais palavras chave. Restaram dois alunos e o professor Bruno na sala e as questões que surgiram foram referentes aos valores de multa e as penalidades de suspensão da carteira de motorista, assunto este último que havia surgido durante a explicação do crime de embriaguez ao volante como pena

¹¹ Lei 12.760 de 20 de Dezembro de 2012. Regulamenta a proibição do consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor.

administrativa, o que não se relacionava diretamente com a pergunta feita naquele momento.

A oficina terminou de forma muito positiva, onde a proposta inicial de realizar uma atividade diferente, voltada para questionamentos que eles mesmos tiveram no preenchimento do questionário, trouxe uma compreensão maior por parte de todos os participantes. Tratar de temas presentes no cotidiano, seja por meio da imprensa, seja quando eles mesmos estão envolvidos diretamente no processo pela sua convivência social, (vários relataram situações particulares para exemplificar suas perguntas), faz parte da construção conjunta do conhecimento. A possibilidade de realizar uma discussão aberta e organizada fez com que os alunos se interessassem por aquilo que estava sendo debatido, e mesmo que não tenham participado de forma ativa, com perguntas, prestaram atenção por dizer respeito ao seu mundo diretamente. A construção do ser humano crítico passa por esta liberdade de argumentos, complementadas pelo currículo e disciplinas presentes nas escolas. A ética e a possível mudança de atitude em sociedade passam por esta capacidade crítica e de argumentação fundamentada nos conceitos presentes nas diferentes disciplinas do currículo escolar. Ser professor mediador entre estes conhecimentos e os alunos modifica a forma como eles compreendem o seu mundo escolar, tira a idéia de que aprender é “maçante”, complicado e chato. Esta atividade proporcionou isso, o envolvimento dos alunos/as nas discussões sobre um tema que faz parte do dia a dia, direta ou indiretamente, e a mediação dos professores ajudou no sentido de refletir o quanto isso tem a ver com educação para o trânsito em sociedade.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Com o objetivo de analisar a percepção dos alunos do Ensino Médio a respeito da importância do tema Educação no Trânsito no currículo do Ensino Médio, foi desenvolvido pelo presente trabalho um levantamento bibliográfico sobre a temática Educação para o Trânsito, um estudo sobre sua adequação como tema transversal à luz das PCNs e seu espaço enquanto temática a ser tratada na disciplina de Geografia. Para isso foi realizado um estudo exploratório na E.E.B. Simão José Hess, com as turmas do 3º ano do ensino médio daquela instituição.

A proposta inicial foi de aplicação de um questionário com o objetivo de caracterizar as turmas e de coletar dados que pudessem subsidiar uma proposição de oficinas de Educação para o Trânsito. Foi aplicado um total de 100 questionários (modelo anexo “A”), que resultou na proposição de realização de duas oficinas, onde uma trataria da temática Educação para o Trânsito através da captura de imagens e a outra oficina seria uma mesa redonda com os principais temas sugeridos pelos alunos no item 15 do mesmo questionário.

A aplicação efetiva das oficinas foi prejudicada em parte pela greve no magistério de Santa Catarina e a necessidade de finalizar o trabalho de conclusão de curso, porém não ficou prejudicada na avaliação dos resultados, uma vez que foi possível aplicar as duas oficinas em turmas com características muito diferentes, o que de certa forma acabou por abranger a totalidade de alunos que responderam o questionário.

Na avaliação das oficinas, foi possível perceber a importância dos trabalhos desenvolvidos, tanto na oficina de captura de imagens quanto na mesa redonda realizada com a turma do período noturno. A percepção que cada grupo participante das atividades teve, ao fotografar o entorno da escola e exemplificar em sala de aula, deu enorme satisfação para o professor mediador, que teve argumentos trazidos pelos próprios alunos para sala de aula respondido por outros no momento da apresentação, atuando o mediador muito mais como um auxiliar das discussões do que como alguém que conduziu as atividades. Nota-se claramente que eles são conhecedores do tema trânsito, porém não houve uma discussão mais aprofundada durante sua formação sobre a importância da Educação para o Trânsito.

A capacidade de reflexão crítica apresentada por todos os grupos correspondeu à proposta de realização da oficina, onde no desenvolvimento da

atividade de captura e na argumentação em sala estiveram presentes conceitos de convivência em grupo e em sociedade.

Ficou claro ao final da aplicação da oficina o quanto eles estão inseridos neste processo e o quanto é importante conhecer o espaço vivido e seus arredores, como foi o caso da atividade a campo realizada na oficina.

Na oficina de discussão da temática Educação para o Trânsito através da realização de uma mesa redonda, foi impressionante a adequação desta atividade àquela turma selecionada. Diferentemente da turma em que foi aplicada a oficina de captura de imagens, esta surpreendeu pela capacidade de relacionar sua prática cotidiana às palavras chave. Foram perguntas que trouxeram muita mais da vivência e da situação do dia a dia do aluno do que puramente conceitos sobre trânsito, o que demanda também por parte do professor mediador uma capacidade de resposta que apresente uma criticidade diferente daquela aplicada ao transmitir conteúdos.

Mediar assuntos presentes constantemente na mídia com alunos envolvidos muitas vezes em situações reais (como por exemplo, uma aluna que comentou um caso de embriaguez ao volante envolvendo um familiar) torna a construção do conhecimento muito mais rica e detalhada. O fato de termos entre os alunos/as alguns motoristas já habilitados entre os participantes da mesa redonda tornou mais real aquilo que tratamos em sala de aula.

Esse era o objetivo na aplicação desta oficina, aproximar os assuntos daqueles alunos que logo participarão ativamente do trânsito ou ainda, que já estão habilitados para conduzirem automóveis. Nesta oficina também se denota uma falta de aprofundamento na formação dos alunos quanto à Educação para o Trânsito, onde muita das reflexões feitas nas perguntas tem um caráter pessoal e de conhecimento superficial.

A educação para o trânsito deve ser objeto de transversalidade na educação básica, podendo estar presente nas diversas disciplinas que compõe o currículo escolar, pois se coloca como transversal na medida em que consolida os ensinamentos teóricos e metodológicos ao demonstrar na prática a necessidade que o individuo tem, como ser social, de contribuir cada vez mais para uma ética cidadã na sua interação com os demais usuários das vias, onde trafegam e convivem diariamente.

A Geografia, disciplina utilizada para desenvolver este trabalho é lugar importante de discussão sobre a temática, já que cabe a ela explicar o espaço e

suas interações, naturais e sociais. Do conflito resultante da vivência em sociedade e das regras e normas a serem observadas por todos é que se constrói o caráter humano. A ética social só é possível àqueles que refletem sobre seu cotidiano e compreendem seu lugar no espaço. E a geografia é responsável também, tanto quanto as outras ciências, de formar o aluno reflexivo, crítico, capaz de atentar para sua responsabilidade social, e a educação para o trânsito é uma das ferramentas da quais os professores podem dispor para explicar o dia a dia do aluno.

O entendimento de que educação para o trânsito não se faz à parte da sociedade, mas sim como parte integrante de um indivíduo que está inserido nesta sociedade apareceu na realização das duas oficinas de forma muito incipiente, em alguns alunos que manifestaram ter exemplos de conduta em casa através dos pais, ficando evidente a necessidade de uma maior presença deste tema no espaço da escola nas diferentes disciplinas do currículo.

A educação para o trânsito tratada de modo transversal na escola, na qual o tema é mostrado ao aluno o mais próximo do seu dia a dia, possibilita que este tema seja tratado de forma crítica, reflexiva, acabando por alcançar a sociedade como um todo, já que eles levam para seus lares este conhecimento construído na escola, formando ideias e modificando o modo de pensar o trânsito na comunidade onde vivem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Educação para o Trânsito deve ser objeto de estudo de sua viabilidade como parte dos temas transversais integrantes do currículo escolar. Ainda que a temática seja tratada de forma pontual em algumas campanhas como aquela realizada pela PMRv¹² denominada Cidadão para o Trânsito e na Semana Nacional do Trânsito articulada pelo Denatran em todo território nacional, estas atividades não suprem de forma integral a necessidade que a urgência do tema necessita.

Medidas efetivas e de interesse público relacionados à educação das nossas crianças devem ser inseridas na estrutura curricular de ensino, através dos temas transversais, haja vista a pertinência retratada durante as explanações neste trabalho. Esta inserção deve acompanhar a necessidade de tornar interessante a discussão de tais temas, fazendo com que o aluno possa construir junto com o professor um conhecimento sólido e aplicável ao seu dia a dia.

O ensino da Geografia deve ser lugar de discussão das interações acontecidas no espaço social, e como conseqüência, tratar de assuntos de relevância nacional de grande urgência, como de fato acontece com a temática Educação e Trânsito. A aplicação de oficinas são apenas algumas das ferramentas pedagógicas disponíveis aos educadores para a efetivação de temas extremamente interessantes como a Educação para o Trânsito, desde que esta interação aluno – professor possa ser construída em conjunto, dando espaço para a criatividade e reflexão por parte dos alunos.

Essa inserção do tema Educação para o Trânsito no ensino de Geografia de forma transversal atua de maneira a tornar melhor a convivência social no trânsito, uma vez que as crianças e adolescentes acabam por não somente construir este conhecimento em sala, mas também expandir estas reflexões para seu meio familiar e no local onde vivem, através de conversas e discussões consolidadas no sentido de ter conteúdo, o que acaba por influenciar de forma positiva seus pais e amigos.

Trabalhar a temática da educação para o trânsito de forma interdisciplinar contribui para aproximar a escola do cotidiano prático do aluno, não ficando este tema restrito apenas ao aspecto disciplinar de uma ou de outra disciplina. Como um projeto interdisciplinar, pode contribuir de maneira significativa com a educação para

¹² Polícia Militar Rodoviária.

o trânsito. Esta integração entre as disciplinas fortalece o sentimento de pertencer à uma unidade escolar e favorece a construção do conhecimento, já que há um envolvimento de todos nas atividades de ensino. Trazer os temas de interesse dos alunos para o currículo escolar de forma a adequar ao dia a dia (transversalidade) e integrar as diversas disciplinas para que se programem estas atividades (interdisciplinaridade) deve fazer parte do planejamento das escolas.

Ao atuarmos de forma indireta no espaço comunitário ao qual pertence o aluno, através da vontade de educar para o trânsito e para a vida em comunidade, estaremos formando cidadãos conscientes das diferenças nas condutas do ser humano em grupo, onde a cidadania e a ética devem ser atitudes norteadoras de seu comportamento, para que tenham uma qualidade de vida melhor enquanto pessoas inseridas nesta sociedade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ciências humanas e suas tecnologias / Secretaria de Educação Básica. **Orientações curriculares para o ensino médio**. Volume 3 – Brasília: MEC/SEF, 2006. 133p.

_____. Coletânea de legislação de trânsito. Organizadores: Sergio de Bona Portão e Vilma Pereira de Bona Portão. 14 ed. Tubarão: Ed. Do autor, 2011 1260p.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei 12.760 de 20 de Dez de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 04 Maio 2015.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Texto compilado com todas as emendas constitucionais atualizadas**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 12 Jan. 2015.

_____. Secretaria de Educação Básica. **Diretrizes Curriculares Nacionais Gerais da Educação Básica**. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Básica. Diretoria de Currículos e Educação Integral. Brasília: MEC, SEB, DICEI, 2013. 562p.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais**: apresentação dos temas transversais, ética / Secretaria de Educação Fundamental. – Brasília: MEC/SEF, 1997. Pág. 146p. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro081.pdf>>. Acesso em: 09 Fev. 2015.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais**: Geografia. Brasília: MEC/SEF, 1998. 156p.

_____. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares**

Nacionais: Terceiro e quarto ciclos: apresentação dos temas transversais. Brasília: MEC/SEF, 1998. 436p.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental.** Portaria 147/2009 e anexos. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2009/portaria_denatran_147_09_anexo_ii_diretrizes_ef.pdf. Acesso em: 09 Fev. 2015.

DICIO. Dicionário Online de Português (2009-2015). **Significado da palavra Trânsito.** Disponível em: <<http://www.dicio.com.br/transito/>>. Acesso em: 12 Jan. 2015.

DPVAT. Seguradora Líder (2014). **Boletim Estatístico do seguro DPVAT.** Disponível em: <<http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx>>. Acesso em: 12 Jan. 2015.

LIMA, Tereza Alice Fonseca Chaves. **Educação para o trânsito nas escolas.** Monografia (Especialização) Universidade Paulista. Pós-graduação “Lato Sensu” em Psicologia do Trânsito. Maceió (AL), 2013. 49p.

MINAYO, M. C. S. (Org.) **Pesquisa social:** teoria, método e criatividade. Petrópolis - RJ: Vozes, 1994.

MOURA, Jeani Delgado Paschoal e; Alves, José. **Pressupostos teórico-metodológicos sobre o ensino de geografia: Elementos para a prática educativa.** Geografia, Volume 11 - Número 2 - Jul/Dez. 2002. Pág 309 – 319.

NETO, João Cucci. **Aplicações da engenharia de tráfego na segurança dos pedestres.** Dissertação (Mestrado). Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Transportes. São Paulo, 1996. 299p.

PMSC. Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina. **Dados estatísticos dos acidentes com vítimas nas rodovias estaduais da grande Florianópolis.**

Disponível em: <<http://www.pmr.v.sc.gov.br:8180/portal/>>. Acesso em: 02 Fev. 2015.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4ª ed. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006. 259p.

THOMÉ, Célia Regina Basso. **O trânsito como tema transversal na escola**. Monografia (Especialização). Centro Universitário de Araras Dr. Edmundo Ulson. Pós-graduação em Psicologia do Trânsito. Araras, 2012. 68p.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em Educação**. São Paulo: Ática, 1987.

VESENTINI, José William. **Para uma geografia crítica na escola**. São Paulo: Ática, 2008.

ANEXOS

ANEXO “A” – Questionário de Educação para o Trânsito.**QUESTIONÁRIO SOBRE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

COLÉGIO ESTADUAL SIMÃO JOSÉ HESS

3º ANO/TURMA: _____.

1. Idade: _____ .

2. Sexo: () Feminino () Masculino

3. Você tem carro e/ou moto na família?
() Sim () Não4. Teve algum contato com o tema Educação para o Trânsito na escola?
() Sim () Não5. Se teve, em qual disciplina?
_____.6. Você possui Carteira Nacional de Habilitação (CNH)?
() Sim () Não7. Se possui, qual categoria?
() A () B () AB () Outra.8. Você pensa em tirar CNH com quantos anos?
_____.9. Você já dirigiu carro ou moto sem habilitação?
() Sim () Não10. Você já se envolveu em algum acidente de trânsito?
() Sim () Não11. Se já se envolveu, em qual condição?
() Motorista () Passageiro12. Você considera importante ter Educação para o Trânsito na escola?
() Sim () Não13. Por quê?

14. Quais ações você considera importante para que o trânsito seja menos violento do que atualmente?

15. O que você considera interessante em uma oficina de Educação para o Trânsito?

Muito obrigado pela sua colaboração no questionário.

Acadêmico: Paulo César Souza.

ANEXO “B” – Mesa Redonda de Educação para o Trânsito.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Oficina: Mesa Redonda

Mediador: Paulo Cesar

ACIDENTE DE TRÂNSITO

- É um evento indesejável, **porém**, que pode ser evitado.



TIPOS DE ACIDENTE

- Existem dois tipos de acidentes: o **evitável** e o **não evitável**.
- **EVITÁVEL**: é aquele em que você deixou de fazer tudo que razoavelmente poderia ter feito para evitá-lo.
- **NÃO EVITÁVEL**: É aquele em que se esgotando todas as medidas para impedi-lo, este veio a acontecer.

OS NÚMEROS DO TRÂNSITO

- 60% dos feridos no trânsito ficam com lesões permanentes.
- Mais de 1 milhão de acidentes/ano no Brasil.
- A cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito.
- A cada 07 minutos acontece um atropelamento.
- A cada 22 minutos, morre uma pessoa em acidente de trânsito.
- No Brasil, a proporção é de 1 morto para 690 veículos, enquanto na França é para 3.000, Suíça 3.600, Alemanha 4.200, EUA 5.300, Japão 5.600 e Suécia 6.900.

- AS TRÊS MAIORES CAUSAS DE ACIDENTES SÃO:
- 1ª - Embriaguez
- 2ª - Velocidade
- 3ª - Ultrapassagem.

EMBRIAGUEZ

- Todo condutor de veículos em estado de embriaguez, mesmo leve, compromete gravemente a sua segurança e a dos usuários da via.
- O processo de absorção do álcool é relativamente rápido (90% em uma hora).
- Porém o mesmo não ocorre com a eliminação, que demora de 6 (seis) a 8 (oito) horas

- 1) Sua capacidade de percepção de velocidade e distância estará reduzida;
- 2) Perde-se toda ou quase toda a percepção e consciência de situações de perigo;
- 3) Ocorre distúrbios visuais;
- 4) Sua capacidade de reação rápida diante de emergências é reduzida;
- 5) Dirigir embriagado é crime de trânsito, além da multa gravíssima no valor de 1.915,40 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses;

EFEITOS DO ÁLCOOL

■ TAXAS DE ÁLCOOL

■ EFEITOS NO MOTORISTA

- De - 2,0 – 3,0 Dg/l
As funções mentais começam a ficar comprometidas, percepção da distância e velocidade prejudicadas.
- De - 3,1 – 5,0 Dg/l
O grau de vigilância e o campo visual diminuem e o controle cerebral relaxa.
- De - 5,1-8,0g/l
Reflexo retardado dificuldade de adaptação à diferença de luminosidade, superestimação das possibilidades, subestimação dos riscos e tendência à agressividade.

- De - 8,1-15,0 Dg/l
Dificuldade de controlar o veículo, incapacidade de coordenação e falhas de coordenação neuromuscular.
- De - 15,1 –30,0 D/gl
Embriaguez , topor alcoólico de dupla visão .
- De - 30,0 –50,0 Dg/l
Embriaguez profunda .

EXCESSO DE VELOCIDADE

- Uma pessoa atropelada a uma velocidade de 60 Km/h equivale a uma queda do 11° andar de um prédio, a 80 Km/h do 20° andar e se for a 120 Km/h como se fosse do 45° andar.
- Em uma colisão a uma velocidade de 65 Km/h, em objeto fixo, para uma pessoa de 70 Kg, temos a seguinte situação: De 0 a 0,4 segundo as pernas do motorista se quebram com um impacto de 820 Kg.

- O quadril é deslocado e a pélvis fraturada. De 0,4 a 0,6 segundo o motorista é atirado com grande violência para frente, a cabeça bate contra o vidro, causando graves ferimentos. De 0,6 a 0,8 segundo a força do peito contra o volante é de 1.140 Kg e as costelas e a coluna vertebral esmagam o coração e cortam a aorta;
- Conclusão: num lapso de tempo igual ou inferior a um segundo o motorista está sujeito a morte.



ULTRAPASSAGEM



PRINCIPAIS MULTAS

- 1º Deixar o condutor de usar o cinto de segurança.
- 2º Ultrapassar pela contramão outro veículo onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela.
- 3º Conduzir o veículo que não esteja devidamente licenciado.
- 4º Dirigir veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir.