UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS – *CAMPUS* DE BAURU
CURSO DE PEDAGOGIA

ANAUÁ CARINA DE CAMPOS MOREIRA

O PROCESSO DE ENSINO APRENDIZAGEM DA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO POR MEIO DA CONSTRUÇÃO DE UM PERSONAGEM HERÓICO.

BAURU
2011

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS – CAMPUS DE BAURU
CURSO DE PEDAGOGIA

ANAUÁ CARINA DE CAMPOS MOREIRA

O PROCESSO DE ENSINO APRENDIZAGEM DA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO POR MEIO DA CONSTRUÇÃO DE UM PERSONAGEM HERÓICO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Educação da Faculdade de Ciências da UNESP Bauru, como parte dos requisitos para a obtenção do título de graduação em Pedagogia, sob a orientação da Profa. Dra. Maria Angélica Seabra Rodrigues Martins.

BAURU
2011

Moreira, Anauá Carina de Campos.
O processo de ensino aprendizagem da educação para o trânsito por meio da construção de um personagem heróico / Anauá Carina de Campos Moreira, 2011

91 f.

Orientadora: Maria Angélica Seabra Rodrigues Martins

ANAUÁ CARINA DE CAMPOS MOREIRA

O PROCESSO DE ENSINO APRENDIZAGEM DA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO ATRAVÉS DA CONSTRUÇÃO DE UM PERSONAGEM HERÓICO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Educação da Faculdade de Ciências da UNESP Bauru, como parte dos requisitos para a obtenção do título de graduação em Pedagogia, sob a orientação da Profa. Dra. Maria Angélica Seabra Rodrigues Martins.

Banca examinadora:

Profa. Dra. Maria Angélica Seabra Rodrigues Martins
Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – UNESP - Bauru

Profª Ms. Rita de Cássia Bastos Zuquieri
Faculdade de Ciências – UNESP - Bauru

Prof. Ms Nelson Augusto Neto
Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – UNESP - Bauru

Bauru
2011

Dedico este trabalho a todas as crianças que me iluminaram com seus sorrisos.

Agradecimento

A concluinte manifesta os seus agradecimentos às instituições, aos profissionais e amigos que grandemente colaboraram para a elaboração deste projeto de pesquisa.

À Profa. Dra. Maria Angélica Seabra Rodrigues Martins, do Departamento de Comunicação Social da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP/Bauru, que orienta este trabalho e que me inspira pelo seu empenho e brilhantismo intelectual como pesquisadora e professora, e pela credibilidade em mim depositada.

Aos Professores do Departamento de Educação, ressaltando a Profª. Drª. Vera Lúcia Messias Fialho Capellini, a qual me influenciou diretamente a ingressar no curso de Pedagogia em seu depoimento a um jornal de Bauru.

Aos Professores das Escolas Municipais de Bauru que sempre nos acolheram muito bem. Aos amigos e amigas:

Lauro Bortolomai, companheiro de trabalho e de “artes” na profissão e na vida.

Francisca Renata Oliveira, pelo caráter, fortaleza e integridade, além da risada mais linda que já ouvi.

Aline Gracielle Lima, por sua dedicação e docilidade para com a vida e com a futura profissão.

Sabrina Pereira Soares pelo compromisso ético e pela impressionante solidariedade e amizade.

E ao meu marido, Elizeu Antônio de Souza, por seu amor.

RESUMO

Este projeto de pesquisa pretende estudar a relação entre os mitos e o automóvel, as contribuições da literatura dos contos de fadas e as possíveis contribuições que os heróis dos contos de fadas podem trazer ao processo de ensino aprendizagem da conduta defensiva no trânsito. O trânsito é um fenômeno tão comum às sociedades modernas que freqüentemente não atentamos para sua relevância enquanto sinônimo de espaço social e que contém diversidade de pessoas e comportamentos. Para contrapor a imagem fatalística de acidentes e transgressões, nos apoiaremos nas virtudes da figura do herói, para culminar num conto coletivo em que se pretende que as crianças repensem seu comportamento, transformando-se em cidadãos, com uma postura mais preventiva e com mais qualidade de vida. A pesquisa será realizada em quatro salas do Ensino Fundamental de uma escola pública da cidade que atende crianças provenientes de famílias das classes populares urbanas. A pesquisa procurará analisar qual a concepção de trânsito para as crianças e qual o acréscimo atribuído ao tema, após a elaboração de um conto coletivo.

Palavras-chave: Trânsito; Conduta Defensiva; Conto de Fadas e Herói.

ABSTRACT

This research project aims to study the relationship between the myths and the automobile, the contributions to the literature of fairy tales and the possible contributions of the heroes of fairy tales can bring to the process of teaching and learning defensive behavior in traffic. Traffic is a phenomenon so common to modern societies that often do not pay attention to their relevance as synonymous with social space and contains diversity of people and behaviors. To counter the image of fatalistic accidents and transgressions, will support us in the virtues of the hero figure to culminate in a collective tale in which children want to rethink their behavior, becoming citizens, with a more preventative and better quality of life. The research will be held in four rooms of elementary school in a city public school that serves children from families of the urban popular classes. The research will seek to analyze how the design of transit for the children and what the increase attributed to the theme, after the establishment of a collective story.

Keywords: Transit; Conduct Defensive; Fairy Tale and Hero.

SUMÀRIO

Introdução _____ 10

1 Um histórico do trânsito _____ 14

1.1 O trânsito no Brasil _____ 19

1.2 O trânsito nas escolas _____ 23

2 Setor de educação EMDURB _____ 31

3 O mito e o automóvel _____ 33

4 Espaços _____ 37

5 Indivíduo x coletivo _____ 39

6 A literatura infantil _____ 43

6.1 Os contos de fadas _____ 44

6.2 O herói _____ 48

6.2.1 O herói Hércules _____ 51

6.2.2 O conto coletivo e o nosso herói _____ 54

7 Metodologia _____ 56

7.1 Observações _____ 57

7.2 Pesquisa _____ 58

7.2.1 Pesquisa pais _____ 59

7.2.1.1 Identificação sexo entrevistado _____ 60

7. 2.1.2 Identificação faixa etária _____ 60

7. 2.1.3 Identificação meio de transporte utilizado _____ 61

7. 2.1.4 Detecção de acidentes _____ 61

7. 2.1.5 Opinião acerca do trânsito nos arredores da unidade escolar _____ 62

7. 2.1.6 Sugestões acerca do trânsito nos arredores da unidade escolar _____ 63

7. 2.1.7 Conhecimento da instrução de trânsito para as crianças _____ 63

7. 2.1.8. Verificação da importância da educação de trânsito _____ 64

7.3 Pesquisa com as professoras _____ 65

7.3.1 Professora A _____ 66

7.3.2 Professora B _____ 67

7.7.3 Professora C _____ 68

7.3.4 Professora D _____ 69

8 Os contos coletivos _____ 70

8.1 História dos alunos do 3º ano B _____ 71

8.2 História dos alunos do 4º ano B _____ 71

9 Considerações _____ 73

Referências _____ 75

Apêndices _____ 81

Anexos _____ 85

INTRODUÇÃO.

Para a espécie humana, a invenção da roda consta como um diferencial e um salto qualitativo em nossa história. Grande parte das tarefas cotidianas de nossos ancestrais foi simplificada e ampliada com a ajuda da roda, da tração animal dela advinda e dos veículos cujo surgimento ela possibilitou. Automóveis, motocicletas, bicicletas e pedestres constituem o sistema conhecido como trânsito, o que hoje, muitas vezes, reflete rusgas de preocupação e aborrecimentos. Do Império Romano, quando constam traços dos primeiros caminhos cientificamente construídos e sinalizados e as primeiras regulamentações de tráfego, até às modernas metrópoles com um grande e crescente fluxo de veículos e igualmente dezenas de regras e punições, surgem pontos positivos e negativos relacionados ao trânsito e a seus constituintes.

A associação ao trânsito mais comum, é a do acidente, a violência, especialmente quando se questionam as crianças. Cidades de tamanho médio e pequeno sofrem com vítimas fatais, inúmeros acidentes graves e leves, poluição decorrente do gás carbônico emitido e a falta de respeito ao pedestre.

O trânsito é o responsável pelo maior número de óbitos de crianças por acidentes no país. Segundo o Ministério da Saúde, cerca de 2.300 crianças de até 14 anos morrem anualmente vítimas de acidentes de trânsito, o que significa 40% do total de mortes nesta modalidade. Aproximadamente 17.700 crianças são hospitalizadas por ano em decorrência dos acidentes de trânsito, ou seja, atropelamentos (a criança como pedestre), ou com a criança enquanto passageira de veículos ou acidentes com bicicletas. Segundo dados mais atuais do Ministério da Saúde, cerca de 1.100 crianças de até 14 anos morrem e em torno de 9.200 são hospitalizadas anualmente, vítimas de atropelamentos, o que corresponde a quase metade das crianças vítimas de acidentes de trânsito.

Acredita-se que os resultados nefastos do trânsito possam mudar por meio da educação; não excluindo a participação de outras áreas do saber, como o Direito, a Psicologia, a Engenharia, entre outras.

A educação para o trânsito aparece em vários debates como forma de se otimizar o quadro a que hoje se assiste, porém até o momento, para este assunto há apenas a indicação do trabalho entre os temas transversais apresentada pelo Ministério da Educação (MEC).

O espaço público deve ser entendido como um compartilhar de interesses que convergem para o equilíbrio de um todo? Podemos ensinar as crianças a relacionar o

trânsito a um espaço de convivência com direitos e deveres mútuos, considerando que esse pode, inclusive, em uma diferente trajetória, ser palco de aventuras heróicas?

Considerando os vários caminhos e possíveis encruzilhadas a que chegam os educadores e os próprios estudantes, quando se deparam com situações reais no e para o trânsito, pensamos em realizar um trabalho de forma lúdica e educativa que levasse à reflexão sobre a conduta defensiva, especialmente para o pedestre, a maior vítima de acidentes.

Mais que simplesmente atividades esporádicas e distribuição de materiais como folhetos e cartazes, acreditamos no quanto o trabalho poderia ser acrescido em qualidade se tal reflexão perpassasse pelo questionamento do automóvel enquanto elemento mítico, que traz em si modelos de conduta.

Os mitos expressam as esperanças e os sonhos da humanidade e estão espalhados pelo planeta, sendo verificados em todas as culturas humanas, com motivos idênticos nas mais diferentes comunidades. São, igualmente, a base de nossa linguagem e de nossa literatura, citados inclusive nas peças de Shakespeare. Os mitos podem ser encontrados na linguagem cotidiana, como quando se diz que alguém é “tão vaidoso como Narciso”.

O automóvel se insere enquanto elemento mitológico na medida em que permeia os sonhos da maioria dos humanos, com conotações de poder, status e estilo de vida. Todo mito é uma história e desde tempos imemoriais a humanidade conta suas histórias, transmitindo seus valores, conhecimentos, ou seja, transmite seus mitos. Essa é a atividade que nas escolas, pode ser simples, automática ou ganhar valor fundamental na educação das crianças, especialmente se for um conto de fadas que as emocione e incentive esse momento particular de vivência de um ser humano em seu desenvolvimento potencial. Para o conto de fadas, parte imprescindível é a composição de um herói ou heroína que no decurso de sua trajetória lute com disposição e inteligência para vencer os obstáculos e renasça sob uma perspectiva mais equilibrada.

Desta maneira, complementando o trabalho, será oferecido um conteúdo imprescindível para a formação da personalidade do educando: os contos de fadas. Por meio do conto poderemos projetar o trânsito como um local onde boas atitudes também ocorram. Além de uma estrutura específica na composição do projeto, outras estórias também ingressarão no trabalho, escolhidas de acordo com a reação dos estudantes a serem abordados.

O que deve ocorrer sempre, enquanto base de trabalho permanente é a contação dos três primeiros trabalhos de Hércules, um herói consagrado e que nestas tarefas poderá trazer a reflexão acerca dos defeitos individuais e a edificação de um ser humano mais completo, mais ético, vencedor da agressividade e do egocentrismo. Finalizar-se-á com a criação de um conto coletivo, no qual estudantes guiarão um herói / heroína a uma aventura no trânsito.

A valorização do exemplo positivo, da atitude heróica, através da contação de estórias, contribui para o desenvolvimento cognitivo e pessoal das crianças. Ouvir estórias cria novas possibilidades na trajetória de quem as ouve, pois amplia seu repertório e transforma conceitos previamente adquiridos em um pensar mais elaborado e reflexivo.

Sensibilizar para um melhor comportamento no trânsito por meio das estórias heróicas e dos contos de fadas será o objetivo primeiro deste trabalho. Também pretendemos discutir e ressignficar o conceito de trânsito enquanto espaço coletivo com direitos e deveres para todos, bem como incentivar a leitura.

Repensando o tema trânsito sob este novo enfoque voltado ao coletivo e a ações positivas, poderemos despertar valores e atitudes como a responsabilidade, o respeito e a tolerância nos estudantes, traçando um novo caminho para a concretização de uma cultura de paz no trânsito.

Para tanto, no primeiro capítulo a ser exposto neste trabalho, falaremos brevemente acerca do trânsito em seu âmbito mundial, no Brasil e sua incidência nas escolas. Em seguida, abordaremos, no segundo capítulo, o Setor de Educação da EMDURB, local que ensejou a proposta de trabalho apresentada. Já no capítulo terceiro trataremos da relação do mito e do automóvel. No quarto capítulo iniciaremos o estreitamento das relações entre o automóvel e o mito, discutindo acerca de nossa relação com os espaços públicos e privados e no item posterior abordando a relação entre o individual e o coletivo.

Estreitando ainda mais o tema dessa pesquisa, discorreremos no sexto capítulo sobre a literatura infantil e sua importância, bem como acerca dos contos de fadas, a figura do herói e especificamente a figura de Hércules para culminar na criação do conto coletivo junto aos estudantes da unidade escolar trabalhada.

Discorrendo sobre a metodologia no capítulo 7, trataremos aqui das observações, da pesquisa com os pais e com as professoras e seus resultados e análises.

Finalizando, no oitavo capítulo traremos os contos coletivos produzidos pelas crianças enquanto resultado desta pesquisa e na seqüência, no nono capítulo, nossas considerações.

1. UM HISTÓRICO DO TRÂNSITO.

Neste capítulo abordaremos de maneira geral o conceito trânsito e suas representações para a sociedade, com a apresentação de algumas estatísticas pertinentes.

A humanidade, visando melhorar suas condições de sobrevivência, bem-estar e de conforto, criou instrumentos tais como: habitação, indumentária, adornos, recipientes, instrumentos e armas, bem como o transporte. Os meios de transporte, utilizados para levar bens ou indivíduos de um lugar para outro, podem ser classificados em aquáticos, terrestres e aéreos.

O primeiro vestígio de transporte aparece, de acordo com MARCONI & PRESOTTO (1986, p. 182), como um tipo de canoa no Mesolítico Escandinavo. Canoas e pirogas são apontadas no Neolítico, numa referência a apenas o transporte aquático, o que se amplia na Idade do Cobre com o surgimento de barcos maiores e alguns tipos de transportes terrestres. Originalmente, o homem utilizou troncos, cabaças e peles cozidas e infladas para flutuar ou sustentar-se sobre as águas: o material varia entre troncos de árvore, bambu, junco, hastes de papiros, folhas de palmeira, cascas de árvore, cortiça e couro, evoluindo para embarcações ligadas ao tipo de atividade econômica, ao material disponível e à predileção da cultura.

O trânsito existe desde o surgimento das cidades, sendo o ato de caminhar o meio de locomoção mais antigo e rudimentar. Trilhas naturais surgiram decorrentes das primeiras estradas no caminho feitas naturalmente pelos animais em suas viagens em busca de comida, água, procriação e descanso.

O grande avanço para os transportes terrestres aconteceu com a invenção da roda na Mesopotâmia, antes de 3000 a.C., talvez derivada do rolete (MARCONI & PRESOTTO, 1986, p.183). Os primeiros veículos com um conjunto de quatro rodas foram encontrados na tumba da Rainha da cidade de Ur, em 3.000 a.C., coincidindo com a data em que se desenvolveram as primeiras estradas.

Os persas e os romanos, entre os povos antigos, construíram estradas procurando unir todo o seu império.

> Uma mensagem real era levada pelas estradas de Susa, a capital do império, até os pontos de Egeu, a uma distância de 2.500 quilômetros. Havia postos de troca de cavalos, para que o mensageiro fizesse o percurso em 10 dias. Porém uma caravana normal levava 3 meses (FARIA, 2002, p. 2).

Há que se destacar o aprimoramento dos romanos na arte da construção de estradas. Para embarcar as tropas que guerreariam na Ásia e na África, em 312 a.C., construíram a Via Ápia, que ia até os portos. Igualmente, vem de Roma as primeiras medidas para melhorar o trânsito, com o objetivo de usar as vias de melhor maneira e de proteger a integridade do pedestre.

> No império Romano, havia preocupação em resolver os problemas de trânsito. Foi onde surgiram sinalizações, marcos quilométricos, indicadores de sentido e as primeiras regulamentações de tráfego. Os administradores romanos procuraram resolver os problemas do tráfego fazendo uso da lei, através da sua regulamentação (FARIA, 2002, p. 3).

Já na Idade Média, uma nova configuração se fez quanto aos transportes terrestres, considerando sua especificidade econômica e cultural.

> Durante a Idade Média, o comércio terrestre perdera quase toda a importância. Cada comunidade cuidava da própria subsistência, não havia utilidade em transportar mercadorias. Os feudos eram autônomos e não cuidavam das estradas. Dentro do feudo estas eram cuidadas pelos camponeses (FARIA, 2002, p. 3).

Com o fortalecimento dos estados nacionais e a formação do comércio novamente se faz necessário boas estradas, que por esta ocasião, eram as estradas de ferro, considerando a não existência de automóveis e de caminhões e ainda a comodidade e a economia dos transportes ferroviários até o fim do séc. XIX.

Em razão do conforto proporcionado, o veículo de transporte se tornou indispensável ao homem e igualmente fonte de problemas, já que disputava (e disputa) o mesmo espaço com os pedestres que eram a maioria nas vias. Os primeiros automotores tinham como objetivo o transporte de bens, contudo foram se modificando para transportar também ao homem e, nos últimos séculos, já se construíam veículos de transporte exclusivos para pessoas.

> Com tal amplidão de uso, fez-se mister a criação de dispositivos legais, bem como o surgimento de sinalizações verticais (placas), e no final do século XIX (1868), surge na Inglaterra um dispositivo para controle de tráfego mediante luzes coloridas – hoje, os semáforos, além dos guardas de trânsito (FARIA, 2002, p.4).

O trânsito passa a requisitar controle e apesar dos esforços, especialmente dos ingleses, congestionamentos são registrados, principalmente, próximo ao Parlamento, muito embora tenham se utilizado de proibição de estacionamento e exame de perícia para os motoristas. O individualismo prevaleceu e as medidas de cunho coletivo nunca foram utilizadas.

> Em nova York, em 1909, antes da adoção do semáforo foi tentado um controle de cruzamento por meio de corneta: um toque abria o trânsito para uma rua, dois toques para outra rua. Em Cleveland, em 1914, foi tentada uma solução mista, audiovisual. Como os motoristas custavam a se acostumar com o semáforo, do lado dele ficava um guarda com um sino. O guarda tocava o sino cada vez que o semáforo mudava a cor (FARIA, 2002, p.5).

Com o lançamento do Ford modelo T, em 27 de setembro de 1908, o tráfego de automóveis se intensificou consideravelmente nos Estados Unidos da América. O fluxo veicular e igualmente as tentativas de soluções para os problemas decorrentes deste processo foram surgindo.

No final de 1945, não havia sinais de trânsito automáticos. Em Londres, em algumas esquinas do centro, havia lanternas vermelhas para avisar que o cruzamento era perigoso (MATIAS, 2005).

O Instituto de Desenvolvimento para Educação no Trânsito (IDETRAN), empresa do terceiro setor, criada em 2008, com sede em Porto Alegre, afirma em seu sítio eletrônico que, em 1722, o intenso tráfego de veículos na Ponte de Londres levou as autoridades a colocar três homens orientando o trânsito alternadamente num e noutro sentido. Assim, foram instituídos os primeiros guardas de trânsito, revolucionando os costumes nesta área. Com a introdução de eixos e raias nas rodas, as carruagens ganharam maior velocidade e desempenho. Modificou-se o terreno e adaptaram-se as superfícies das ruas e estradas para oferecer melhor rendimento.

> À medida que novos veículos eram introduzidos nas sociedades, o tráfego ficava cada vez mais caótico ao que parece, em razão das ruas não terem sido projetadas para o crescente número de veículo em circulação. Portanto, coube aos administradores das cidades, encontrarem medidas que viabilizassem a continuidade do tráfego, uma vez que pouco a pouco o trânsito se tornava indispensável à vida do homem (FARIA, 2002, p.5).

O conforto advindo dos veículos de transporte traz em si o potencial risco à integridade física da maioria das pessoas, especialmente os pedestres. Os primeiros veículos que tinham como objetivo o transporte de cargas, agora transportam também ao homem e seus pertences e recentemente, há o apontamento de carros a serem produzidos em tamanho menor ao convencional, apenas para uma pessoa.

> O primeiro semáforo de que se tem notícia data de 1868. Foi instalado em Londres com luzes a gás para ser visto à noite. Ele tinha dois braços, movimentados por policiais: quando estavam na horizontal, indicavam que os veículos parassem; em 45 graus, eles deveriam seguir. Durou menos de um mês porque explodiu, ferindo o policial que o manejava (LINARDI, 2007, p.8).

Entretanto, maior quantidade de automóveis, de leis e igualmente de tentativas de se conduzir o trânsito e seus problemas levaram aos ingleses, especialmente, a cuidar deste ponto, considerando os enormes congestionamentos que aconteciam, principalmente, próximos ao Parlamento. A proibição de estacionamento e o exame de destreza foram aplicados para os condutores de veículos, visando ao controle do tráfego, entretanto o individualismo prevaleceu e as medidas de cunho coletivo nunca foram utilizadas.

> O tráfego de automóveis aumentou consideravelmente nos Estados Unidos da América a partir de 1908, com o lançamento do Ford modelo T, um automóvel relativamente popular. A motorização do trânsito americano passa a ser vertiginosa. E as tentativas para solucionar os problemas de tráfego procuram acompanhar aquele fenômeno. Os norte americanos começam a ver o movimento de automóveis em suas cidades com olhos científicos (JUNCAL, 2009, p. 12).

Somados no Capítulo XX da Classificação Internacional de Doenças (CID, 1998), os acidentes de trânsito, dentro do conjunto de causas externas, constituem epidemias que geram altos custos individuais e sociais, acrescidos de danos psicológicos para as vítimas e seus familiares, impondo-se a necessidade da realização de estudos que visem identificar a percepção desse problema pela sociedade.

> [...] o ponto de partida é o de que a rua é um perigo. Ela pode ser o nosso túmulo, e nela devemos esperar o pior, pois que pertence aos veículos, jamais aos pedestres – essa maioria. Que dizer: na rua, a democracia e o bom-senso ali requeridos se invertem, e a maioria descobre, sob pena de ser sistematicamente agredida ou perder a vida,

> que aquele espaço pertence aos que estão dentro de seus respectivos veículos ou montados em suas motos. A minoria forte e protegida, explosivamente embrutecida por seus motores (e, muitas vezes, por seus revólveres e suas barras de ferro), torna-se opressora da maioria, que, tentando seguir para o trabalho, para a escola ou simplesmente ir pra casa, vê-se forçada a tentar sobreviver. E, eis o mais alarmante, o cenário é tido como normal e natural (ou constitutivo) do mundo moderno. Aceitamos a loucura, a injustiça e a crueldade porque, mesmo num espaço igualitário, jamais discutimos a hierarquia do mais forte e do mais poderoso como rotina que permeia a construção do espaço público no Brasil (DAMATTA, 2010, p.8-9).

Como destaca a Organização Pan-Americana de Saúde / Organização Mundial da Saúde (OPAS / OMS), as medidas de prevenção de acidentes de trânsito são importantes por contribuírem para com o sentimento de segurança por parte da população, visto que, os habitantes das áreas urbanas se sentem seguros não apenas quando sua integridade, vida, bens e honra não se vêem ameaçados, mas também quando podem desfrutar dos espaços públicos sem risco de serem vítimas da insegurança no trânsito. Nesse sentido, a segurança no trânsito é um componente da segurança da população e se propõe a proteger todos os habitantes permanentes ou visitantes, sendo por esse motivo, um problema que compete tanto às autoridades como à sociedade civil.

> Não há dúvida alguma, como tem sido exaustivamente assinalado por especialistas nesta área, que o comportamento do motorista é o grande responsável – ao lado da postura dos pedestres, das vias por onde trafega e do veículo que dirige – pela maioria dos acidentes de trânsito no Brasil (DAMATTA, 2010, p.15)

A Organização Pan-Americana de Saúde e a Organização Mundial da Saúde estiveram presentes no lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 no Rio de Janeiro, ocasião, inclusive, que teve como marco histórico a iluminação do Cristo Redentor com a cor amarela da Década. Estiveram presentes a Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, autoridades de instituições públicas, entre elas o DETRAN, organizações não-governamentais como o Trânsito Amigo, organizações religiosas e sociedade civil.

> Várias apresentações alusivas à Década, incluindo seus objetivos, os planos mundial e nacionais de ação, assim como a necessidade de que todos trabalhemos por um bem comum, a diminuição da morbimortalidade por acidentes de trânsito, foram realizadas por: o

> Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, deputado Hugo Leal, o presidente do Detran, Fernando Avelino, Presidente da ONG Trânsito Amigo, engenheiro Fernando Diniz e Dr. Diego Gonzalez, representando a OPAS/OMS. A Arquidiocese do Rio coordenou o evento, e em seu convite colocou a seguinte frase: "O monumento ao Cristo Redentor, no acolhimento de seu abraço dirigido a todo o nosso povo, nos inspira a mobilizar-nos por esta iniciativa, que representa uma atitude de respeito e amor à vida, no cotidiano de nossas cidades" (GOMES, 2011, P. 41).

Tamanho envolvimento, o qual incluiu a Arquidiocese de Rio na utilização de seu símbolo de imensa projeção, o Cristo Redentor, sinaliza para a importância do tema bem como sua periculosidade.

1.1. O TRÂNSITO NO BRASIL.

O Brasil há longa data tenta regular a crescente frota veicular, que já no início do século XX poderia ser o caos sem a administração pelo poder público.

O primeiro registro de lei sobre o trânsito de veículos automotores, segundo estudo histórico realizado por José Ricardo Rocha Cintra Lima, do Instituto Trânsito Brasil, é de 1910 e mesmo neste momento exigia menor velocidade dos veículos para evitar os acidentes. Neste documento consta ainda que em 1871, chegou a Bahia um dos primeiros protótipos de carros que se auto-movia.

> O primeiro carro a combustão no Brasil foi trazido da França pelo inventor do avião, Santos Dumont, em 1891. Apaixonado por mecânica, Santos Dumont se admirou com os carros modernos para a época. Depois de pesquisar, em 1890 comprou um Pegeout e trouxe no ano seguinte para o Brasil, a fim de estudá-lo, além de passear e se destacar (BAZANI, 2011, p.5)

Aos poucos e no ritmo da época, a frota de veículos automotores começou a crescer, mas não houve uma substituição imediata dos carros puxados por animais. Houve uma convivência nem sempre harmoniosa. As velocidades diferentes entre os dois tipos de carros já era problema e causava acidentes, por isso uma lei nacional de 27 de outubro de 1910 que determinava controle de velocidade por parte dos motoristas, até então chamados de motorneiros.

Data de 1927 uma lei de trânsito brasileiro, a primeira vez que os ônibus foram citados, informando que a União determinava a criação de um Fundo para a manutenção das estradas de rodagem. Todos veículos, inclusive auto-omnibus, que vinham de outros países, além de pagarem os impostos de importação tinham a partir desta lei de pagar um adicional para este Fundo.

José Ricardo Rocha Cintra Lima (2011) organizou os acontecimentos na seguinte ordem cronológica:

> 27 DE OUTUBRO DE 1910:
> O Decreto 8324 aprovou o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Os condutores, chamados de motorneiros, eram obrigados a diminuir a marcha ou parar todas as vezes que o automóvel pudesse causar um acidente.
> 11 DE JANEIRO DE 1922:
> O Decreto Legislativo 4.460 proibia a circulação de carros de boi nas estradas de rodagem. Também limitou a carga máxima dos veículos e tornou oficial a expressão popular "matar burros".
> No Artigo 6º estimulava a construção de mata-burros. Para evitar a invasão de animais na pista, proibindo outras soluções que pudessem diminuir a velocidade dos automóveis ou causar acidentes.
> "No leito das estradas não poderão ser estabelecidas porteiras, tranqueiras ou qualquer fecho de igual natureza e fim; nos logares em que isso for necessário, construir-se-hão mata-burros que impeçam a passagem dos animaes e não embaracem o tráfego de automóveis"
> 05 DE JANEIRO DE 1927 – A PRIMEIRA CITAÇÃO EM LEI FEDERAL SOBRE ÔNIBUS:
> O Decreto 5141 criou o Fundo especial para a "construção e conservação de estradas de rodagem federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos gazolina, automóveis, auto-omnibus, auto-caminhões, de ar, chassis para automóveis, pneumáticos, câmaras de at, rodas massiças, motocycletas, bycicletas, sude-car e acessórios para automóveis. 60 reis por quilograma de gazolina"
> Logo quando apareceu numa lei, o ônibus já foi taxado para manter obras de responsabilidade governamental, mas seria uma contrapartida pois tais obras seriam para oferecer condições de tráfego aos veículos.
> 24 DE JULHO DE 1928:
> O decreto 18.323 se baseia em normas internacionais para circulação de veículos no território brasileiro assim como sinalização. As forças públicas de segurança, seja da União, estados ou municípios, passaram pelo regulamento a ser as legítimas agentes fiscalizadoras de trânsito, de acordo com o domínio da estrada.
> Também estabelecia que nenhum veículo poderia trafegar sem o pagamento de licença aos municípios exigindo placas. Estipulou um sistema de sanções Quem autenticasse as infrações e levasse ao conhecimento das autoridades receberia metade do valor da multa, uma espécie já de incentivo ou cota para estimular os policiais a fazerem esta função até então extra de força pública.
> 28 DE JANEIRO DE 1941:

Surgia o primeiro Código Nacional de Trânsito pelo Decreto Lei 2.994.
25 DE SETEMBRO DE 1941:
O Decreto-Lei 3651 revogava o Código Nacional de Trânsito atribuindo aos estados a regulamentação do trânsito, desde respeitassem leis nacionais sobre o tema;
21 DE SETEMBRO DE 1966:
Pela Lei 5108, surgiu o Código Nacional de Trânsito com 131 artigos, mas os estados poderiam adotar normas específicas de acordo com as características locais.
Foi criado nesta data também o RENAVAN – Registro Nacional de Veículos Automotores.
23 DE FEVEREIRO DE 1967:
Antes de entrar em vigor, o Código Nacional de Trânsito sofreu alterações com a extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito, criação do Departamento de Trânsito, e o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito passou a ter a competência de relacionar os equipamentos obrigatórios dos veículos. Devido ao alto número de contestações às multas, foi criada a entidade da JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infração.
16 DE JANEIRO DE 1968: OUTRA LEI FEDERAL QUE FALA DE ÔNIBUS
Foi aprovado pelo Decreto 62.127 o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, RCNT, de 264 artigos e 08 anexos. O Regulamento aumentou as atribuições do CONTRAN e conferiu à União o poder para conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas interestaduais e internacionais.
Aos Estados, a incumbência de fixar os transportes coletivos dentro o território e aos municípios foram delegadas as obrigações de colocar taxímetros nos carros de aluguel. Os municípios também eram responsáveis por conceder, autorizar ou permitir a exploração do serviço de transporte coletivo para linhas municipais.
28 DE JUNHO DE 1968:
Nova redação para o Regulamento do Código Nacional de Trânsito definindo de forma mais detalhada as funções dos estados e municípios. Cabia ainda aos municípios conceder, autorizar ou permitir exploração do serviço de transporte coletivo para as linhas municipais.
Nessa nova redação, foi criada a possibilidade de os municípios criarem órgãos para gerenciarem o trânsito de acordo com a sua capacidade técnica e necessidade pela demanda. Exemplos foram a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego – de São Paulo e a Superintendência d9e Engenharia de Tráfego do Município de Salvador.
21 DE MARÇO DE 1973:
Pela Portaria Ministerial nº 345 – B, foi nomeada uma comissão para rever o Código Nacional em vigor naquela época, mas a reformulação não foi profunda.
1993:
Depois de várias discussões foi apresentado Projeto de Lei para a instituição do Código de Trânsito Brasileiro. Polêmicas e contradições marcaram a elaboração do projeto de lei que tramitava entre Câmara e Senado. Algumas discussões eram técnicas, outra meramente políticas e procuravam preservar o motorista, principalmente o de classe média formador de opinião que, por mais que tivesse restrições e aumento de

obrigações, não poderia ser contrariado a ponto de criar rejeição política.

23 DE SETEMBRO DE 1997:

Depois de tantos embates, finalmente a presidência da República sancionava o Código de Trânsito, após vários vetos.

Neste código, a crítica é que houve uma "municipalização" extrema do trânsito com maiores atribuições e ônus aos órgãos locais. A crítica se baseou no fato de o Governo Federal ter transferido várias funções e até se esquivando de algumas questões, principalmente de regulamentos que eram nacionais, jogando a responsabilidade para as cidades. A justificativa é que elas têm mais condições de gerenciar o trânsito, mesmo em questões nacionais, por estarem mais próximas das realidades locais, aplicando as leis gerais de trânsito respeitando as peculiaridades regionais.

Mesmo com todas as pressões da sociedade, principalmente da classe formadora de opinião que usa o carro de passeio, as multas e proibições foram ampliadas.

Um detalhado estudo, de 10 anos, chamado Caderno Complementar Mapa da Violência do Instituto Sangari identificou que nos 3 primeiros anos do Código de Trânsito Brasileiro os acidentes caíram, assim como o número de mortos. Mas depois a fiscalização e a população relaxaram e os acidente com mortos começaram a crescer novamente depois do ano 2000.

Os acidentes envolvendo caminhões, de acordo com o estudo, triplicaram e envolvendo ciclistas quadruplicaram. O número de mortes nos carros de passeio dobrava no período.

O destaque preocupante foi em relação a mortes de pessoas que pilotam ou são passageiras de motos.

Entre 1998 e 2008, o número de mortos usando motocicleta subiu 754%.

O número, ainda segundo o levantamento, não se deu apenas por causa da explosão do mercado de motos, mas pela forma de condução, irresponsável em muitos casos, dos motociclistas.

Em 2008, foram 87,6 mortes para 100 mil motos. Esse número é 170% maior que a média entre frota e mortes envolvendo carros de passeio, que é de 32,5 mortos para 100 mil carros.

Em 1998, essa diferença entre as médias de carros e motos era menor, mas as motocicletas já lideravam. Neste ano foram registradas 67,8 mortes a cada 100 mil motos, uma proporção 75% superior em relação à média entre frota de carros de passeio e pessoas que perderam a vida em acidentes.

O fato é que o trânsito brasileiro mata mais que muitas guerras e epidemias proporcionalmente.

Como foi possível observar, obras e leis tentaram e ainda insistem ao longo do tempo darem contra da demanda de veículos que a cada dia literalmente aumenta e tentarem organizar os deslocamentos e torná-los menos inseguros. E até mesmo para a redução dos acidentes de trânsito nas cidades, o incentivo ao transporte público é uma das alternativas. Primeiro por uma razão óbvia, o transporte público pode tirar carros das ruas e com menos veículos menores são as chances de colisões. Depois pelo fato de os operadores de transporte público, motoristas de ônibus, maquinistas e metroviários, serem mais preparados que o motorista amador. Quando o transporte público possui um espaço prioritário, como linhas férreas bem estruturadas e corredores de ônibus amplos, todo tipo BRT – Bus Rapid Transit,

> modernos, com ponto de ultrapassagem, acessibilidade, pagamento da passagem antes do embarque e sinalização mais eficiente, os acidentes podem ser drasticamente reduzidos.
> O transporte público vem atender justamente ao alerta feito pelo vídeo do Arquivo Nacional de 1976: a máquina a serviço do homem, e não individualmente, mas da coletividade (LIMA, 2011, p. 43 - 46).

O instinto básico do ser humano na busca pelo sustento e pela autopreservação levam ao movimento e deste chegamos ao trânsito e a sua classificação enquanto epidemia que afeta a todos, inclusive na chegada e saída das escolas, quando muitos estudantes arriscam-se desnecessariamente. E assim, qual o espaço do trânsito na escola?

1.2. O TRÂNSITO NAS ESCOLAS.

Neste capítulo enfocaremos o espaço destinado à educação para o trânsito no âmbito escolar.

O tema trânsito, como produção humana, carrega as marcas do tempo e do espaço social em si. Normalmente, esse tema remete quase imediatamente aos automóveis, aos carros, e enfim, aos acidentes. A associação prepara um recorte estreito e fragmentado da questão, em que somente o ponto de vista do personagem de sucesso, o motorista, em seu carro glamouroso e *POTENTE* interessa. Pedestres? Pedestres são apenas espectadores embasbacados perante a máquina veloz.

Algumas informações circulam na internet e remetem à antiguidade dos problemas do trânsito. Um exemplo:

> “O Império Romano em meados do primeiro século antes de Cristo, já lidava com o congestionamento do tráfego em Roma, no qual, uma das primeiras medidas de Júlio César, foi banir o tráfego de “rodas”, durante o dia, no centro de Roma. Mais tarde, foi limitado o número de carruagens que poderiam entrar na cidade” e “Antigamente, nas cidades de Pompéia e Roma, os pedestres já eram objeto de preocupação e cuidado. As ruas da Roma antiga eram feitas de pedras assentadas uma ao lado da outra. A travessia de pedestres era feita por blocos de pedra quadrados colocados sobre a rua, um sim, um não, para que as rodas das carroças e bigas passassem entre os vãos. A “faixa de pedestres” romana tinha como objetivos: a segurança, a facilidade de travessia e também a redução forçada da velocidade das

> carroças. Tudo isso para adaptar o ambiente ao pedestre e não ao carro" (BORGES, 2010, p.3).

De Roma, que tanta influência teve no mundo ocidental, passemos agora com rapidez o Brasil e examinemos algumas diretrizes jurídicas que norteiam o tema trânsito nos âmbitos escolares.

> Em 1941, foi publicado o primeiro código de trânsito do Brasil, com o objetivo de disciplinar a circulação de motoristas e pedestres, o código foi substituído, após cinco meses, pelo Decreto 3.651 que passou a reger o trânsito durante vinte e cinco anos, sofrendo pouquíssimas alterações. Surge assim um anteprojeto de Educação de Trânsito para as escolas. A proposta foi apresentada no I Congresso de Trânsito da Cidade de São Paulo, em junho de 1949, tendo como objetivo alterar o Código Nacional de Trânsito, em vigor há oito anos, para viabilizar a organização e a execução de um programa sistemático à educação do pedestre e do operador de veículo. Entretanto, não houve nenhuma alteração significativa no código favorecendo a implementação do anteprojeto (RODRIGUES, 2007, p. 27).

Os artigos 124 e 125 Código Nacional de Trânsito (Lei 5.108/1966) declaravam que: "Pelo menos uma vez a cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito fará realizar uma Campanha Educativa de Trânsito, em todo território nacional, com a cooperação de todos os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito. O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País, segundo programa estabelecido de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito".

Em 1970, as estatísticas não eram positivas, pois, como afirma Rodrigues (2007), apesar dos programas destinados à Educação de Trânsito, tal como a *Prática Educativa nas Escolas* do Paraná, o número de mortes era de 7.000 pessoas em uma frota de 4.300.000 veículos; 100.000 ficaram feridas e 19.000 veículos foram inutilizados.

Em 1980, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), bem como o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) realizam diversos simpósios nacionais de Educação de Trânsito. Em setembro desse mesmo ano, propôs-se a implementação da Educação de Trânsito para o ensino de 1º e 2º graus. Posteriormente, ocorre à criação do Clube do Bem – Te – Vi, no *Projeto Vida e a Cidade Mirim,* em São Paulo.

Em 1982 foi elaborado um material bibliográfico de trânsito que resultou em um caderno pedagógico, dirigido a orientação de alunos e professores

A Sociedade Educativa de Trânsito Amigo (SETA) foi criada em 1988, no Mato Grosso. Integrada por um grupo de trabalho, a SETA promovia encontros para debater questões relacionadas ao trânsito no Estado e objetivava combater os altos índices de acidentes. Segundo Filipouski (2002), com a intenção de alertar os habitantes, foram promovidos cursos de legislação e de educação do trânsito, palestras para alunos, reciclagem de policiais, entre outros eventos. A partir de 1991, este grupo avançou para a implementação de programas complementares como a Guarda Mirim (Patrulha Escolar de Segurança) e campanhas educativas direcionadas à comunidade.

O afrouxamento das regras que determinavam a censura brasileira possibilitou um surto de criação artística e literária nos anos de 1990com novas publicações que começaram a trazer uma abordagem mais crítica e ampla da realidade nacional. A literatura sobre trânsito também sentiu tal reflexo e passou a fazer uso de uma nova linguagem. Em 1992, o Mato Grosso do Sul recebeu o primeiro lugar do prêmio Volvo de Segurança na categoria Estado com o slogan: *trânsito é questão de consciência*.

A busca de soluções para a situação do trânsito foi estimulada na Nova República, o que mobilizou o País para soluções no trânsito. Para as quatro primeiras séries do Ensino Fundamental, o Governo de Minas Gerais, em parceria com as Secretarias de Segurança Pública e Educação, desenvolveu um programa de Educação de Trânsito. As redes públicas e particulares de ensino do Distrito Federal, em 1995, recebem o projeto de atividades educativas de trânsito aos professores.

Rodrigues (2007, p. 23) referencia que em 1996, a Associação Brasileira de Educação de Trânsito (ABDETRAN) elaborou o Programa Nacional de Educação de Trânsito. Apresentado aos diretores dos Departamentos Estaduais de Trânsito, no XXXIV Encontro Nacional de Integração do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), em Maceió, o programa foi implementado, no ano seguinte, em 22 escolas – municipais, estaduais e particulares – em Natal, no Estado do Rio Grande do Norte.

No ano de 2001, nasce o projeto Rumo a Escola, iniciativa do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), com recursos do Fundo Nacional de Educação e Segurança no Trânsito (FUNSET); este projeto teve com principal objetivo inserir o trânsito como tema permanente de estudo, análise e reflexão nas escolas brasileiras de Ensino Fundamental.

Os educadores das escolas receberam orientação para transversalizar o tema em suas aulas, com a cessão de cadernos pedagógicos com exemplos práticos facilitadores à

sua ação docente, materiais didáticos, vídeos, livros paradidáticos, entre outros materiais. A lei que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em seu artigo primeiro diz que “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”(p.9).

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam que mais de 80% da população brasileira vive em áreas urbanas (IBGE, 2000), o que ressalta a importância que o espaço urbano exerce sobre a sociedade e sobre a qualidade de vida justifica estudos que procuram compreender aspectos relacionados a este ambiente.

Outro aspecto importante é a taxa de motorização. Aproximadamente 30 milhões de carros circulam pelo Brasil hoje. A cidade de São Paulo possui 22% da frota nacional ou seis milhões de carros. Matéria publicada pelo Jornal da Cidade de Bauru do dia 21 de agosto de 2011 ressalta que “De um ano para cá, a quantidade de veículos motorizados - considerados, basicamente, automóveis, utilitários, motocicletas, ônibus, caminhões - subiu 7,2%, saltando do total de 197.523 automotores verificados em abril de 2010 para 211.823 no mesmo mês de 2011, conforme o levantamento mais recente da Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) de Bauru”.

Pesquisa realizada em parceria pela revista **Vanity Fair** e pelo programa **“60 minutes”** da CBS divulgada em 29 de novembro de 2010, revela que nos Estados Unidos dirigir lentamente na pista rápida foi o comportamento que 33% dos entrevistados acharam mais irritante. A pesquisa foi feita pelo telefone pela Unidade de Eleições e Pesquisas da **CBS News** com uma amostra aleatória de 1.137 adultos de todas as partes dos EUA no início de novembro. A margem de erro foi de quatro pontos percentuais para mais ou para menos.

Estresse, a valorização da velocidade e a imprudência levam a um quadro catastrófico e que remete ao sistema viário como palco de expressão de violentos acidentes a semelhança de uma guerrilha urbana em número de mortos e acidentados.

Dados do Ministério da Saúde dão conta de que entre junho de 2009 e abril de 2010 foram consumidos dos cofres públicos R$ 153 milhões apenas para custear internações hospitalares de acidentados no tráfego brasileiro, uma média de R$ 390 por minuto. Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), observando os valores a preços de maio de 2009, os acidentes com vítimas fatais implicam em um custo médio de R$ 500 mil. As estatísticas oficiais apontam que o trânsito em Bauru foi mais violento em 2009 que no ano anterior. Foram 31 vítimas fatais e destes 13 deles eram

pedestres. No mesmo período de 2008 foram 23 mortos. 2010 contabilizou 23 vítimas fatais e 2011 até o momento registra 7 vidas perdidas.

Embora no artigo segundo da lei n 9.503 haja a afirmação de que:

> O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito" (BRASIL, 2006, p.9)

Como vimos, as estatísticas sustentam a idéia de problema quando se trata de trânsito, além de ser fonte de altíssimos gastos financeiros.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) também remete à educação para o trânsito em seu artigo 76:

> 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 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, 2006, p. 35 - 36)

O tema trânsito é abordado apenas nos Parâmetros Curriculares Nacionais do Ensino Fundamental e do Ensino Médio (PCN) do ensino fundamental como sugestão de tema local, não havendo apontamento algum sobre o tema nos Referenciais Curriculares Nacionais da Educação Infantil (RCNEI), assim como nos PCN do ensino médio.

> (...) Tomando-se como exemplo o caso do trânsito, vê-se que, embora esse seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significado principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza extremamente diversa. Pense-se, por exemplo, no direito ao transporte associado à qualidade de vida e à qualidade do meio ambiente; ou o desrespeito às regras de trânsito e a segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, visto de forma ampla, o tema trânsito remete à reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais (BRASIL, 1997, p.35).

A Lei de Diretrizes e Bases (LDB) delega a cada escola o direito a definir uma parte de seu sistema de ensino considerando a particularidade da região. A base nacional comum é o estudo da língua portuguesa e da matemática, o conhecimento do mundo físico e natural e da realidade social e política, especialmente do Brasil. O ensino da arte e da educação física (facultativa nos cursos noturnos) também é componente curricular obrigatório. O ensino da História do Brasil levará em conta as diferentes culturas e etnias para a formação do povo brasileiro.

Não há menções para o trânsito na LDB, nos RCNEI e nem os PCN sequer como tema transversal. Nos PCN, de acordo com a realidade de cada lugar, as escolas podem eleger se quiserem – além dos temas transversais estabelecidos – temas locais para serem trabalhados.

Temas transversais não são novas disciplinas, mas sim conteúdos educacionais fundamentados em aspectos da vida social, que se apresentam às disciplinas, ficando a cargo do educador inserir o tema nas aulas por meio de ações que estimulem a reflexão e faça com que haja um maior desenvolvimento cognitivo dos estudantes, resultando em comportamentos mais preventivos.

> O trânsito é mencionado apenas nos PCN do ensino fundamental (como sugestão de tema local), não havendo referência alguma sobre o tema nos RCNEI, assim como nos PCN do ensino médio (BRASIL, 1996, p. 25).

Assim, o panorama da educação de trânsito no Brasil ainda é uma fronteira a ser atingida futuramente, sendo no momento uma opção às escolas e educadores com notas de ações pontuais no território nacional decorrentes de empenho e dedicação de alguns profissionais.

Além do registro destas atividades dentro do contexto escolar, há ainda os esforços dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, em especial daqueles que municipalizaram o trânsito e que tem a partir daí a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. Assim cabendo às prefeituras as tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

As escolas têm trabalhando o tema durante a Semana Nacional do Trânsito baseando-se nos órgãos municipais, contudo, através das Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Educação Infantil e no Ensino Fundamental - o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) pretendeu promover o ensino da matéria de forma concisa e periódica.

Tais diretrizes viabilizariam aos educadores a oportunidade de elaborar atividades que proporcionem aos alunos uma reflexão sobre o tema, alertando para a importância de atitudes voltadas para o bem comum e para a análise de comportamentos seguros no trânsito.

> Estas diretrizes, de acordo com o DENATRAN foram encaminhadas para todas as escolas brasileiras, em 2010, um total de 1.874.060 exemplares, além de uma série com 12 filmes educativos, 3 livretos de histórias e 1 software educativo (BOZZA, 2010, p.2-3).

Entretanto, a prática revela-se bem diferente. Mesmo com a determinação para o trabalho interdisciplinar do Ministério da Educação para a adoção do assunto no currículo interdisciplinar, raras são as escolas que possuem um plano de ensino voltado para a matéria.

O DENATRAN afirma que tem produzido material abundante para sanar as dificuldades dos professores como os cadernos educativos, as séries de programas televisivos **Trânsito Consciente** e a série de livros infantis **Viva o Trânsito**. Acrescenta ainda que existem outros materiais disponíveis no mercado que fundamentariam o trabalho do professor.

Observa-se, então, que as discussões para o trabalho do tema trânsito nas escolas ainda necessitam de muito planejamento e uma maior integração dos setores da sociedade e de intenção política real para seu pleno desenvolvimento nas escolas.

> A vida na sociedade moderna oferece uma série de oportunidades para se desenvolver essas formas de pensamento auto-consciente e que

> transcendem o contexto de vivência. Mas a escola é um lugar privilegiado para desenvolvê-las, é certamente por isso que as pessoas que a frequentam por muitos anos levam vantagem nesse aspecto. A escola é o lugar onde as pessoas vão para aprender, tendo a oportunidade e tempo para pensar e chegar às próprias conclusões, não tendo a necessidade de resolver os problemas de imediato, como acontece num ônibus, quando o cobrador dá troco e a pessoa tem de fazer uma operação rápida para conferir se o valor está correto. Na escola o indivíduo aprenderá um conjunto de conceitos que o ajudará a organizar o desenvolvimento de sua estrutura cognitiva (OLIVEIRA, 2010, p. 162).

Acreditando nas potencialidades das escolas e como um estímulo à educação para o trânsito, apresentamos na sequência um breve relato das atividades do Setor de Educação da Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru (EMDURB), setor específico para o fim educação para o trânsito.

2. SETOR EDUCAÇÃO - EMDURB.

Aqui apresentaremos a EMDURB e dentro desta o Setor de Educação com suas atribuições e quadro funcional.

Entre 1982 e 1984, a EMDURB, empresa privada de caráter público (Regida pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), vinculada administrativamente e por contratos à Prefeitura, cria o Centro Vivencial de Trânsito, deslocando para este dois funcionários que já eram da empresa, no âmbito administrativo, agora com a tarefa levar às escolas palestras abordando as placas de sinalização.A iniciativa foi interrompida em 1985 por questões políticas administrativas.

Bauru municipalizou o trânsito em 1996 e em conseqüência ganhou mais um setor dentro da empresa para abrigar a igualmente nova responsabilidade: a educação para o trânsito. Foi recriado sob a forma de atendimento às leis, um espaço próprio visando à sensibilização para uma conduta defensiva nas vias públicas. Dois funcionários foram contratados sob a denominação de educadores de trânsito, mas ficaram pouco tempo nos quadros funcionais (1 ano). Outra pessoa foi designada e ficou no cargo até 2008. Eu, que era agente de administração, passei a coordenadora do Setor, que hoje, com a saída dos concursados para tal cargo e a longínqua possibilidade de abertura de novos concursos para o preenchimento destas posições, conta com apenas mais um funcionário que era originalmente de outra área da empresa, o qual por identificação está no setor igualmente há quase uma década. Recentemente outro funcionário, um engenheiro, foi ligado à área.

O Setor Técnico de Educação para o Trânsito inicia suas atividades a reboque de um programa da Assessoria de Comunicação da EMDURB denominado “Emdurb no Bosque”, cujo foco era dar visibilidade às atividades institucionais da empresa. Ao programa, soma-se as atuações da Polícia Militar. Gradativamente sente-se a necessidade de enfatizar as ações educativas e por dois anos compra-se material didático da Editora Kalimera (Anexo 1). Devido à necessidade de cortar gastos na empresa, esta opção foi descartada posteriormente e até o momento não há previsão para seu retorno.

Com o desenvolvimento do programa EMDURB no Bosque e a emergência de suas limitações, passamos então a um novo programa denominado Pés em Rodas, mais abrangente e mais presente ao cotidiano escolar.

O programa Pés em Rodas consiste em 4 aulas a cada ano escolar em uma das escolas da rede municipal, nível Fundamental. A estrutura básica é assim configurada:

1ª aula: apresentação equipe, projeto e acessórios (capacete de bicicleta, crânio de borracha).

2ª aula: desenhos educativos - normalmente em sala específica para recurso audiovisuais. Uma opção para o trabalho de organização de filas e tempo de espera para o caminhar de cada um e seu acomodamento ou saída das carteiras escolares.

3ª aula: aula passeio: com os alunos, em volta do quarteirão da escola realizamos uma pesquisa sobre o trânsito nos arredores.

4ª aula: Produção de desenhos ou frases acerca do tema.

Mesmo com o novo programa, alicerçando-se na experiência adquirida e com novas barreiras a transpor, foi imprescindível maior aporte teórico da coordenadora do Setor de Educação que até então encontrava-se nesse papel devido ao apego ao trabalho e com às crianças. Assim, iniciamos em 2008 a Licenciatura em Pedagogia desta funcionária, ou seja, a autora deste trabalho.

O vislumbre de outros rumos e outros caminhos, as atividades do Setor de Educação ganham mais força e vão se estruturando segundo uma linha mais coerente e fecunda; mesmo assim outros desafios se apresentam e requerem outras estratégias para levar aos estudantes a importância da qualidade de vida e da própria vida no distanciamento dos perigos do sistema viário.

Esse novo projeto ou série de ações teriam de se destacar por um diferencial que não apenas falasse às crianças, mas sim que as levasse a uma reflexão íntima e que realmente levassem a apreender de maneira concreta e transformada um novo conceito de trânsito para a vida, promovendo a superação da visão restrita do mundo e a compreensão da complexidade da realidade.

Destaca-se aqui ainda o teatro de fantoches com a peça “E agora Maria”, cujo enfoque principal é o uso do cinto no banco traseiro, com apresentações a varais unidades escolares e instituições.

Assim traçado, o novo projeto seria uma tarefa hercúlea....., mas para entendê-la iremos no próximo capítulo tratar da relação dos mitos e dos automóveis.

3. O MITO E O AUTOMÓVEL.

O que seria o mito e qual sua relação com o trânsito intenso com que nos depararmos hoje? De acordo com CAMPBELL (1990, p. 17) “Mitos são pistas para as potencialidades espirituais da vida humana”. O mito está presente na sociedade humana, inclusive hoje, quando praticamos ritos. Elegemos outros deuses e, nesse sentido, podemos citar que agora o computador é o oráculo da casa.

O que busca um ser humano em sua vida? Qual seu objetivo ao comprar um automóvel mais potente ou mais moderno?

> Dizem que o que todos procuramos é um sentido para a vida. Não penso que seja assim. Penso que o que estamos procurando é uma experiência de estar vivos, de modo que nossas experiências de vida, no plano puramente físico, tenham ressonância no interior de nosso ser e de nossa realidade mais íntimos, de modo que realmente sintamos o enlevo de estar vivos. É disso que se trata, afinal, e é o que essas pistas nos ajudam a procurar, dentro de nós mesmos (CAMPBELL, 1990, p.17).

A busca pelo sentido da vida perpassa pelo imaginário, pela nossa subjetividade e pelos mitos. “O mito encarna o ideal de todo ser humano: a conquista da própria individualidade” (BRITO, 2009, p.5).

O mito surge e trabalha enquanto intervenção simbólica entre o sagrado e o profano, condição necessária à ordem do mundo e às relações entre os seres, configurando-se em uma expressão simbólica dos sentimentos e atitudes inconscientes de um povo, de forma perfeitamente comparável ao que são os sonhos na vida do indivíduo.

> O mito é uma realidade cultural extremamente complexa, que pode ser abordada e interpretada em perspectivas múltiplas e complementares [...] O mito conta uma história sagrada, relata um acontecimento que teve lugar no tempo primordial, o tempo fabuloso dos começos[...] O mito conta graças aos feitos dos seres sobrenaturais, uma realidade que passou a existir, quer seja uma realidade total, o Cosmos, quer apenas um fragmento, uma ilha, uma espécie vegetal, um comportamento humano, é sempre portanto uma narração de uma criação, descreve-se como uma coisa foi produzida, como começou a existir [...] (ELIADE, 2000, p. 12-13).

A mitologia auxilia aos homens a enfrentar as fases de sua vida e a superá-las de maneira satisfatória.

> A mitologia lhes ensina o que está por trás da literatura e das artes, ensina sobre a sua própria vida. É um assunto vasto, excitante, um alimento vital. A mitologia tem muito a ver com os estágios da vida, as cerimônias de iniciação, quando você passa da infância para as responsabilidades do adulto, da condição de solteiro para a de casado. Todos esses rituais são ritos mitológicos. Todos têm a ver com o novo papel que você passa a desempenhar, com o processo de atirar fora o que é velho para voltar com o novo, assumindo uma função responsável (CAMPBELL, 1990, p. 25).

Os mitos são uma forma primitiva de história ou ainda seriam como sonhos de uma sociedade inteira: o desejo coletivo de uma sociedade que nasceu do inconsciente coletivo. Os mesmos tipos de personagens parecem ocorrer nos sonhos, tanto na escala pessoal, quanto na coletiva. Esses personagens são arquétipos humanos. Os arquétipos são impressionantemente constantes através dos tempos, nas mais variadas culturas, nos sonhos e nas personalidades dos indivíduos, assim como nos mitos do mundo inteiro.

Em **Os arquétipos e o inconsciente coletivo (2008)**, Carl G. Jung aponta a existência de um inconsciente coletivo, ou ainda, os mitos seriam como sonhos de uma sociedade inteira, o desejo coletivo de uma sociedade. Personagens padrões ocorreriam nos sonhos, tanto na escala pessoal quanto na coletiva. Esses personagens são os chamados “arquétipos” humanos, constantes através dos tempos nas mais variadas culturas, nos sonhos e nas personalidades dos indivíduos, assim como no mito do mundo inteiro.

> O arquétipo é uma tendência para formar as mesmas representações de um motivo – representações que podem ter inúmeras variações de detalhes – sem perder a sua configuração original. Existem, por exemplo, mais representações do motivo *irmãos inimigos*, mas o motivo em si conserva-se o mesmo (JUNG, 1986, p. 67).

Os arquétipos são representações contumazes da natureza humana.

> O arquétipo é, na realidade, uma *tendência* instintiva tão marcada como o impulso das aves para fazer seu ninho ou das formigas para se organizarem em colônias (JUNG, 1986, p. 69).

Embora não exista uma definição rígida de seu começo, sabemos do quão universal é sua existência na consciência humana.

> [...] A sua origem não é conhecida; e eles se repetem em qualquer época e em qualquer lugar do mundo - mesmo onde não é possível explicar sua transmissão por descendência direta ou por "fecundações cruzadas' resultantes da migração (JUNG, 1986, p. 69).

Os carros permeiam os desejos humanos há tanto tempo que já se transformaram em ícones de várias culturas. O automóvel é item de desejo e desperta simpatia e ódio, sendo, portanto, objeto de várias teorias acerca.

> A palavra "automóvel" surgiu na França em 1875 e vem do grego: *autos* que significa "por si só" e do latim *mobilis*, que quer dizer "móvel". Em 1893, em São Paulo, pela primeira vez um carro circulava no Brasil. Guiando o veículo estava Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto Santos Dumont, inventor do avião). [...] O primeiro acidente de trânsito que se tem notícia no Brasil foi em 1897, quando o poeta Olavo Bilac colidiu com uma árvore. Se ele se feriu ninguém sabe, mas com certeza sobreviveu uma vez que veio a falecer apenas em 1918. (FAUSTINO, 2008, pg. 5).

Certos valores sul americanos são totalmente absorvidos pela América Latina, como no caso, os automóveis. Embora seja preferência planetária, este produto, resultante da ação humana, se interligou aos desejos humanos de uma forma visceral. "Bem, os automóveis adentraram a mitologia. Adentraram os sonhos..." (CAMPBELL, 1990, p. 19).

O trânsito está inserido de tal forma no nosso cotidiano que frequentemente banalizamos a sua importância como espaço social. Por ser aberto a todos, nele reúnem-se pessoas de diferentes níveis sociais e culturais, com diversos objetivos e padrões de comportamento. Essa diversidade faz do trânsito um sistema complexo do qual dependemos direta e indiretamente.

Atualmente, o trabalho em demasia, o stress e a pressa, numa sociedade extremamente hierarquizada, leva-nos a ver as outras pessoas por meio de uma ótica de superioridade ou inferioridade, melhor ou pior, julgamento que transportamos para o trânsito, pois é uma manifestação de uma sociedade, de uma cultura, sendo considerado o nosso maior meio social, de que fazemos parte enquanto pedestres, condutores, em que existem animais, sinalizações e o próprio fluxo.

Neste contexto utilizamos o automóvel como armadura, uma armadura moderna e com ele se ataca e se reforça a auto-afirmação no sentido da superioridade. Talvez seja esta a razão de embora o brasileiro se considerar "bom de trânsito" as estatísticas de

acidentes apontarem o contrário. O automóvel transforma-se em mito e nele se fazem heróis e vilões.

Assim como no mito de Hércules, em sua sexta tarefa, que cumpria derrotar os pássaros do lago Estínfalo, ou metaforicamente recuperar a lucidez, hoje temos que entender os permeios mitológicos na concepção do automóvel e do compartilhamento do espaço público para então dirigir nossos esforços para um ensino aprendizagem da cidadania no trânsito.

A UNESCO realizou pesquisa realizada em 2003 com 46 mil alunos de 07 a 14 anos em 14 estados e no Distrito Federal, e revelou que o trânsito em grandes e pequenas cidades é associado a acidentes, atropelamentos, mortes, discussões e brigas.

Os acidentes e as mortes são exaltados pela mídia impressa, radifônica e televisiva. O trânsito é sinônimo de acidentes também para alunos do ensino fundamental da rede pública de Bauru? Que desejos e anseios tem nosso jovens para o compartilhamento do espaço público? Um trânsito mais humano é uma tarefa para Hércules?

> O que sabemos é isto: a terra não pertence ao homem, o homem pertence à terra. Todas as coisas estão ligadas, assim como o sangue nos une a todos. O homem não teceu a rede da vida, é apenas um dos fios dela. O que quer que ele faça à rede fará a si mesmo. (CAMPBELL, 1990. p. 34).

Não há melhor exemplo para refletir acerca da coletividade do que o trânsito, pois nele o indivíduo faz parte de um grande sistema em que outros estão diretamente imbricados e todos com o objetivo de se deslocar para um ponto específico num menor espaço de tempo possível. Todos imbuídos de um compromisso, cada um com sua particularidade, seu modo de pensar e de entender como ganhar e ceder, inclusive no trânsito.

E para ampliar o entendimento sobre a relação entre o trânsito e os seres humanos, abordaremos no próximo capítulo dois itens primordiais: o espaço e o humano com ele e com os outros viventes.

4. ESPAÇOS.

Duas maneiras de se pontuar o coletivo se fazem importantes para o discernimento do compartilhamento de um espaço. Se entendermos a sinalização vertical (placas) como item do coletivo, inclusive “meu”, de “todos” e não dos “outros” a incidência de vandalismos com este item se reduzirá. No entanto, se a enquadramos como pertencente a qualquer outro indivíduo ou instituição e que não nos importe objetivamente, destruí-la não causará arrependimento algum. Há posturas diferentes e contrárias que permeiam as culturas humanas.

Lembremos do período grego. Para o entendimento do mundo moderno, deve-se compreender a Grécia, considerada o berço da civilização ocidental, com suas cidades-estado. Na Grécia, a *polis* representava o cidadão e este se compreendia enquanto ser atuante no sentido de realizar suas ações com direcionamento ao bem estar da comunidade ou da polis. Ess maneira de pensar voltada par o bem comum determinou a consciência do indivíduo perante seu grupo de maneira muito peculiar, voltada aos interesses coletivos.

Normalmente, a *polis* reunia um agrupamento humano que habitava um território cuja extensão compreendia uma área urbana e outra rural. A área urbana freqüentemente se estabelecia em torno de uma colina fortificada denominada acrópole (do grego *akrós*, *alta* e *pólis*, *cidade*), a qual era utilizada enquanto um distrito de defesa, que também reunia os principais prédios administrativos e religiosos da cidade, ou para onde convergiam todos os habitantes.

Atualmente, as cidades congregam cada vez mais habitantes dividindo o mesmo espaço, com um ou vários centros administrativos e religiosos. Todos ligados pelo (e por que não dizer para) o trânsito. Em 2003, segundo a agência de notícias BBC, Ken Livingstone, prefeito de Londres, determinou a criação do pedágio urbano, uma vez que acreditava estar a cidade próxima ao colapso. O sistema de pedágio é controlado por 800 câmeras espalhadas pelo perímetro tarifado e tem a tarifa de 8 libras (uma libra, de acordo com dados do endereço eletrônico da **UOL Economia**, pesquisado em 02 de setembro de 2011, equivale a aproximadamente 2,65 reais). A taxa diária deve ser paga pelo dono de um veículo que entra, sai ou se desloca na zona delimitada entre as 7 da manhã e as 6 da tarde. Não pagar a taxa implica uma multa de 50 libras. Em 26 maio deste ano, o atual prefeito de Londres, Boris Johnson, declarou que a escolta do presidente americano, Barack Obama, incluído seu carro oficial, pagaria pedágio urbano

por circular pelo centro da cidade durante a recente visita de Estado, o que comprova a efetividade da polêmica medida.

Hoje, na cidade de Bauru, observa-se cada vez mais a construção de condomínios fechados, prédios e espaços que são limitados a um ou outro segmento de público, ainda que esta marca nem sempre seja visível..., assim como não é sempre facilmente discernível o ponto de vista que leva a uma pessoa a utilizar os bens públicos de uma maneira ou de outra, como trataremos a seguir.

5. INDIVÍDUO X COLETIVO.

Na Grécia antiga o “eu” não era priorizado e sim visto como elemento pertinente à comunidade, diferentemente do que conhecemos hoje, quando o indíviduo é enfocado não mais como parte do todo, mas deslocado da vida pública apenas um fragmento. Essa visão de indíviduo faz com que reflitamos acerca de como nos colocamos enquanto motorista na divisão de um espaço público.

> Quando o homem grego tenta agir com temperança -sophrosyne-, ele, de certa forma, age na polis. A preocupação consigo mesmo, do sujeito, culmina na harmonia da polis. É na polis que o homem grego se sente igual perante aos outros. Podemos perceber a importância da tragédia em fazer os gregos reconhecerem-se como iguais. Destarte, a polis se afinca numa base unitária desenvolvendo-se. Nesse contexto, não há separação entre vida pública e vida privada, para o grego ele é parte de um todo. Um todo chamado de polis (BRAGA, 2010, p.3).

Bill Moyers, entrevistador de Joseph Campbell no livro **O Poder do Mito**, afirma que:

> Uma parte importante do antigo ritual é que ele fazia de você um membro da tribo, um membro da comunidade, um membro da sociedade. A história da cultura ocidental tem mostrado uma separação constante, profunda, entre o sujeito e a sociedade. Primeiro o “eu”, primeiro o indivíduo (CAMPBELL, 1990, p. 47).

Já na contemporaneidade temos a impressão das novas gerações já serem centradas em seus próprios interesses, sem mais a preocupação com o bem comum. O pronome possessivo “meu” nunca foi tão usado, adquirimos bens para a valorização do “eu”. Motivado pela idéia de somente se preocupar com o seu ponto de vista, o indivíduo pode perder a noção de civilidade, de generosidade e até de realidade. Cada vez mais consumimos *personas*, de acordo com o conceito junguiano, que apresenta papéis que a sociedade espera de nós.

Em qualquer ambiente da sociedade contemporânea, as decisões e as ações podem ter efeitos ameaçadores não só para os indivíduos, mas para a sociedade como um todo, ainda mais quando estamos “vestidos” com uma armadura de aproximadamente 800 kgs e empenhados em fazer valer as nossas necessidades.

A distribuição de renda no Brasil é a pior do mundo, pois os 10% mais ricos ganham 28 vezes a renda dos 40% mais pobres. Esse é um dos dados publicados em

uma pesquisa que será lançada em livro, chamada “Desigualdade e Pobreza no Brasil”, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), que levou em consideração indicadores do Banco Mundial (Bird), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), IBGE e da ONU. A taxa de desemprego nas seis principais regiões metropolitanas do país subiu para 6,4 por cento em fevereiro, ante 6,1 por cento em janeiro, informou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no dia 24 de março de 2011. Desemprego este que afeta muito a juventude, a mesma parcela da população que mais é vitimada por acidentes de trânsito.

> Considerando o nível de desigualdade do nosso País, a contradição entre a abundância e a miséria gera um ambiente de barbárie que violenta as relações em todos os espaços da vida: na família, na escola, nas ruas, nas empresas, nas relações internacionais. Em todos esses âmbitos observa-se uma incrível banalização da vida porque a vida é demais. A partir da modernidade, a plenitude da vida não deveria ser buscada na transcendência, ma na imanência. Ora, se o sentido da vida se esgota na felicidade terrena e se esta não puder ser alcançada senão por alguns, a vida (pelo menos para muitos) perde o sentido e não merece ser respeita como valor (DAMATTA, 2010, p. 37).

De acordo com matéria vinculada no Jornal da Cidade de Bauru no dia 18 de março de 2011 existe o registro do Antropólogo e Professor Cláudio Bertolli Filho, no qual ele aponta o individualismo como a tônica comum às relações modernas, sejam elas de quaisquer níveis sociais ou nacionais. Discorre Bertolli Filho que esse comportamento se expandiu no Brasil a partir da década de 70 e hoje é considerado normal.

Em Baumann (2001, p. 47) existe a referência à metáfora usada por Karl Marx e que firma que a modernidade rompeu com a estabilidade de décadas passadas, em que as relações econômicas, sociais e até afetiva eram duráveis, resultando em uma realidade mais fragmentada, mais individualizada. Num mundo onde as relações são centradas no eu, onde não existe a atenção para o coletivo nem para o futuro, há a reverberação no trânsito, o qual por ser espaço de uso coletivo, acaba se traduzindo em campo de disputas para várias necessidades individuais,

Um trajeto realizado há cerca de cinco anos, em uma cidade de médio porte, que levava 20 minutos, hoje é feito no dobro do tempo. Mesmo as avenidas com três faixas já não são condizentes com a quantidade de carros nas vias. Ainda que distante do caos reinantes nas grandes cidades, o trânsito já apresenta como conseqüência reflexos no

comportamento das pessoas, podendo transformar um pacato cidadão em um motorista agressivo, em especial, sob a análise de que hoje cada pessoa em particular tende a julgar sua necessidade como prioridade sem levar em conta a coletividade.

O “eu” é acentuado em detrimento do “nós”. No livro **Fé em Deus e pé na tábua (2010)**, o antropólogo Roberto DaMatta, revela que na rua, a democracia e o bom senso ali requeridos se invertem, e a maioria descobre, sob pena de ser sistematicamente agredida ou perder a vida, que aquele espaço pertence aos que estão dentro de seus respectivos veículos ou montados em suas motos. Em entrevista ao jornal porto-alegrense Zero Hora, em 28 de julho de 2010, o antropólogo afirma: “Você não é treinado em casa nem nas escolas para ver o outro como colega, como um sujeito que tem os mesmos direitos de usufruir o espaço de todos. Para nós, é o contrário: o espaço pertence a quem ocupar este espaço primeiro, com mais agressividade”.

Matéria publicada em 28 de março, na mídia impressa da cidade de Bauru, traz a opinião da psicóloga Iara Thiele, coordenadora do Núcleo de Psicologia do Trânsito da Universidade Federal do Paraná (UFPR) no tocante à necessidade de se entender o trânsito de forma global, sem individualismo, enquanto a chave para reduzir o número de acidentes de acordo com vítimas, parentes de vítimas e de “Infratores ou não, todos manifestam individualismo”, observa a especialista. “Tudo o que se opõe ao desejo do indivíduo faz com que ele reaja agressivamente, analisa”.

Acidentes de trânsito não devem ser considerados fatos naturais ou resultantes do destino, mas sim podem ser evitados a partir de medidas que tenham por objetivo incentivar a aquisição de valores e posturas voltados ao bem comum. Isto porque o trânsito intervém visivelmente na ordem e na organização dos lugares, nos estilos arquitetônicos, nas estruturas urbanas, nas vias de transporte, etc. Porém, o que o torna ainda mais extraordinário é a sua capacidade de transformar os indivíduos em seres coletivos que compartilham o mesmo espaço: o espaço público.

A irritação e o stress evidenciam-se no trânsito. José Montal, vice presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, em reportagem ao jornal Folha de São Paulo, no dia 22 de outubro de 2004 comenta que: “Cada um se sente juiz do outro, mas nunca vê seu próprio erro”, num ímpeto de dizer que somente o outro é que se sujeita ao erro. Montal diz ainda que: “Todos querem punir os outros, fazer justiça com as próprias mãos, agir com fúria para ganhar espaço”.

E para compartilhar o espaço público é imprescindível que as pessoas aprendam a conviver; aprendam a pensar de forma coletiva, em favor do bem comum. E não apenas

imitem, embora seja a imitação um aspecto importante na apropriação e na conduta da vida cotidiana, mas sim observem e reflitam com criticidade para alçar novos níveis de pensamento. Assim, é de fundamental importância as ações voltadas à educação. A escola, nesse quesito, representa um papel de destaque na articulação entre o que se está posto e o devir em sua complexidade. E entrelaçada à esfera escolar destacam-se os contos de fadas; contudo antes de abordá-los, cabe uma pequena reflexão acerca da literatura infantil.

6. A LITERATURA INFANTIL.

Desde o início, a literatura infantil foi requerida enquanto como recurso educacional ou ainda como um instrumento para marcar os costumes da sociedade em cada época, repercutindo até hoje o questionamento se a literatura infantil deve ser instrumento infantil deve ser instrumento de educação ou de divertimento.

O aparecimento da literatura infantil, no século XVII, tem características peculiares, pois é resultante da ascensão da burguesia em contrapartida ao enfraquecimento das grandes propriedades e da aristocracia fundiária. Com os burgueses, a infância passa a ser vista como uma fase específica com necessidades próprias e decorrente deste novo "status" concedido a infância na sociedade, e na reorganização da escola, que se torna obrigatória e aberta para todas as classes sociais. Sua emergência deu-se, antes de tudo, à sua associação com a Pedagogia, já que as histórias, prioritariamente, nesse período, eram elaboradas para se converterem em instrumento dela e, também como divulgadoras de valores morais propagados pela sociedade da época.

O poder da literatura é amplamente discutido, sendo que o ambiente escolar é propício para o estímulo à leitura. Garantir o contato com as obras e apresentar diversos gêneros às crianças pequenas é a principal função dos professores de Educação Infantil e do Ensino Fundamental, objetivando desenvolver os comportamentos leitores e o gosto pela leitura.

> […] Ah, como é importante para a formação de qualquer criança ouvir muitas, muitas histórias... escutá-las é o início da aprendizagem para ser leitor, e ser leitor é ter um caminho absolutamente infinito de descoberta e de compreensão do mundo (ABRAMOVICH, 1997, p. 16).

Para o desenvolvimento cognitivo da criança o papel da leitura é imprescindível. Com diferentes textos, diferentes vocabulários, o pequeno leitor vai ampliando seu universo linguístico.

> As palavras são portas e janelas. Se debruçarmos e repararmos, nos inscrevemos na paisagem. Se destrancarmos as portas, o enredo do universo nos visita. Ler é somar-se ao mundo, é iluminar-se com claridade do já decifrado. Escrever é dividir-se. Cada palavra descortina um horizonte, cada frase anuncia outra estação. E os olhos, tomando das rédeas, abrem caminhos, entre linhas, para viagens do

> pensamento. O livro é passaporte, é bilhete de partida (QUEIRÓS, 1999, p.23).

Em uma oficina de “contação” de estórias realizada no SESC em maio de 2011, o contador de estórias, pesquisador de literatura infantil e tradição oral e membro da Cia. Contos de Todos os Cantos, Giba Pedroza, fez o seguinte comentário acerca da relação da criança com o livro:

> Certa vez, uma criança disse à escritora Tatiana Belinky, que uma boa história é aquela que dá medo, faz rir ou faz chorar. A criança, quando lê um livro ou ouve uma história ou poesia, que sai do livro conduzida por uma voz próxima e calorosa de um adulto, sabe de forma intuitiva, da importância deste pequeno rito afetivo. Mas ela só o sabe, porque vê o livro como um brinquedo. E traz esse brinquedo com tanta paixão, que muitas vezes, numa inversão de papéis, é ela que leva o adulto a ler.

Enquanto gênero textual, o trânsito tem suas vertentes em várias áreas: poesia, música, cordel e até mesmo em letra de escola de samba. No Rio de Janeiro, em 2004, a escola de Samba Mocidade Independente de Padre Miguel, cantou “Não corra, não mate, não morra, pegue carona com a Mocidade” (Anexo 1).

O trânsito como demonstrado em uma atividade dos cadernos **Educando para o Trânsito** da Editora Kalimera (Anexo 2), é um meio de comunicação e que certamente pode alçar grandes níveis se embasado pela boa literatura.

A literatura expande a consciência e, para compartilhar o espaço público, é imprescindível que as pessoas aprendam a conviver; aprendam a compartilhar; e nesse sentido o trabalho com a literatura é uma excelente ferramenta para que se desenvolva a criticidade, a noção do eu e o outro numa relação mais harmoniosa com o mundo. Considerando a faixa etária de nosso estudo e o desejo por boas estórias revelado pelas crianças, pensamos na alternativa do foco nos contos de fadas, por sua relevante importância, como se verá a seguir.

6.1. OS CONTOS DE FADAS.

Um conto de fadas (aqui generalizando os contos folclóricos, não os dividindo em contos de fadas e contos maravilhosos), se passa num lugar distante – há muito tempo atrás – e é facilmente reconhecido pela presença de animais que falam, fadas madrinhas,

reis, rainhas e muitas vezes a introdução "era uma vez". Os personagens têm nomes comuns ou apelidos, como João e Maria ou o Gato de Botas e seu mundo é marcado pela fantasia, onde tudo pode acontecer.

Ouvindo, as crianças constroem seu próprio mundo. O lúdico desempenha um papel decisivo para converter as crianças de nosso dias em adultos maduros, com grande imaginação e autoconfiança, ainda mais quando a brincadeira é de se ouvir e contar estórias, atividade fundamental para o desenvolvimento da identidade da criança, pois através dos contos ela tem a possibilidade de representar seus papéis na sociedade, vivenciando situações prováveis, numa estória da qual agora é protagonista.

> [...] – a criança precisa entender o que está passando dentro de seu eu consciente para que possa também enfrentar o que se passa no seu inconsciente. Ela pode atingir esse entendimento e, com ele, a capacidade de enfrentamento, não pela compreensão racional da natureza e do conteúdo de seu inconsciente, mas familiarizando-se com ele graças à fabricação de devaneios – ruminando, reorganizando e fantasiando sobre elementos fabulares apropriados em resposta a pressões conscientes. E isso a capacita a lidar com esse conteúdo. É aqui que os contos de fadas têm um valor inigualável, conquanto oferecem novas dimensões à imaginação da criança que ela seria incapaz de descobrir por si só de modo tão verdadeiro. Mais importante ainda: sua forma e estrutura sugerem à criança imagens com as quais ela pode estruturar seus devaneios e com eles dar melhor direção à sua vida. (BETTELHEIM, 2007, p. 13-14)

Contar estórias é uma ação privilegiada desde os primórdios da humanidade e que repercute na transmissão de conhecimentos e valores humanos. Uma atividade tão simples e ao mesmo tempo basilar que pode se tornar rotineira e sem grandes significados ou representar um momento de excepcional importância na educação das crianças.

> A função pedagógica dos Contos de Fadas, quase como regra, era afastar os pequenos dos perigos... Além disso, encontra-se em muitos desses contos a defesa de valores como a virtude, o trabalho e a esperteza. (COELHO, 1987, p. 31).

Nos contos de fadas as ansiedades e inquietações vão sendo trabalhadas. A criança que ouve histórias pode ter uma mudança pessoal, não porque a entenda racionalmente, mas sim porque as imagens que ela contém vão ao seu inconsciente, fomentando novas possibilidades de resolver algum problema eventual, ora seja primeiro dia de aula numa

nova escola, ora garantir seu desejo, sua autonomia, ora equilibrar suas emoções e quiçá entender as vias públicas como sinônimo para espaço de compartilhamento.

> O conto de fadas é a cartilha onde a criança aprende a ler sua mente na linguagem das imagens, a única linguagem que permite a compreensão antes de conseguirmos a maturidade intelectual (BETTELHEIM, 2007, p.197).

No ambiente escolar, inúmeras situações fazem perceber a inércia de algumas crianças com relação ao sofrimento de outro. Objetos de consumo transformam-se em valores cultuados, o "ter" para "ser". Muitas vezes os "bad boys" são as personagens mais imitadas e que mais sucesso alcançam.

As programações televisivas das quais o público infantil é fiel seguidor, revelam detalhes de violência a todo instante. Os desenhos, as estórias, em sua grande maioria, são elaboradas e entregues aos espectadores, a fim de que as consumam sem que haja reflexão. Mas, mesmo aqui, no exemplo mídia, verificamos, o quão forte voltam à cena os personagens mágicos, os elementos do misterioso, haja vista o sucesso retumbante do personagem Harry Potter.

> O maravilhoso, o imaginário, o onírico, o fantástico...deixaram de ser vistos como pura fantasia ou mentira, para serem tratados como portas que se abrem para determinadas verdades humanas. (COELHO, 1987, p. 09)

Durante o desenrolar da trama, a criança se identifica com as personagens e personifica o drama que ali é apresentado de uma forma geralmente simples, porém impactante. A morte, o envelhecimento, a luta entre o bem e o mal, sinônimos de alguns conflitos internos importantes, inerentes ao ser humano podem ter finais mais otimistas nos contos de fadas. Esse aprendizado é captado pela criança de uma forma racional e emocional, principalmente.

> Para que uma história realmente prenda a atenção da criança, deve entretê-la e despertar sua curiosidade. Contudo, para enriquecer a sua vida, deve estimular-lhe a imaginação: ajudá-la a desenvolver seu intelecto e a tornar claras suas emoções; estar em harmonia com suas ansiedades e aspirações; reconhecer plenamente suas dificuldades e, ao mesmo tempo, sugerir soluções para os problemas que a perturbam. Resumindo, deve relacionar-se simultaneamente com todos os aspectos de sua personalidade – e isso sem nunca menosprezar a seriedade de suas dificuldades, mas, ao contrário, dando-lhe total

> crédito e, a um só tempo, promovendo a confiança da criança em si mesma e no seu futuro. (BETTELHEIM, 2007, p. 11)

Para a vida (e para a educação no trânsito!) os contos de fadas são fundamentais para transmitir mensagens da vitória do Bem sobre o Mal, de uma maneira atemporal. A criança elabora internamente a estória modelando-a a sua realidade e a seu momento específico e que regularará o amadurecimento em oposição à ansiedade e ao acúmulo de demandas, cobranças e pressões de toda sorte que a sociedade moderna exerce sobre os indivíduos em geral, mesmo sobre as crianças.

Para falar sobre os medos, dúvidas e angústias sem se expor, basta transportar esses sentimentos para a personagem do conto e sofre com ele, frustar-se, cair e recomeçar, em busca de um final mais feliz. Aqui, a situação fictícia serve como fundo para o questionamento interior ainda não pronunciado, contudo traz a falta de censura, a liberdade criativa como somente uma estória ou uma boa estória pode ter. No mundo do "lá e do então" a criança realiza coisas impossíveis.

Os contos de fada surgiram na Idade Média, refletindo estórias locais, uma maneira do homem explicar os mistérios de sua vida e de alertar contra os perigos; e continuam porque trabalham com os nossos arquétípos. Os arquétipos são percebidos em comportamentos externos, especialmente aqueles que se aglomeram em torno de experiências básicas e universais da vida, tais como nascimento, casamento, maternidade, morte e separação. Intrigante fenômeno cultural que exerce fascínio por sua perenidade. Arquétipo, na psicologia analítica, significa a forma imaterial à qual os fenômenos psíquicos tendem a se moldar. Jung usou o termo para se referir aos modelos inatos que servem de matriz para o desenvolvimento da psique

Em palestra realizada em Bauru, na Feira do Livro de 2009, o Sr. Ricardo Azevedo, escritor, ilustrador e pesquisador, afirmou ser extremamente importante lermos para as crianças e jovens, pois, segundo ele, hoje a escola "técnica" ignora questões sobre a vida concreta (novo contra velho; envelhecimento; morte) e desumaniza.

As boas estórias, os clássicos (e clássicos porque deixaram marcas indeléveis, falam de temas universais e representam marcas da genialidade que sobrevivem à poeira do esquecimento) expressam a linguagem do signo e perpassam gerações. O conto é transmitido através dos séculos, pode se adequar ao repertório fonético do narrador sem que perca ou altere sua essência, sendo entendido por todos. Este tipo de literatura deve

ser disponibilizada às crianças em ambiente escolar ou na companhia de pais, educadores e amigos.

Se clássicos, se contos de fadas, apresentam tantas vantagens irrefutáveis, por que não utilizá-los também para a educação para o trânsito? E se, além disso, se fizesse um texto coletivo em que houvesse a estória de um herói para o trânsito? Sim, é possível e não somente enfatizando as ações positivas, mas adotando melhores condutas e estimulando ao letramento.

Complementando a valorização de atos heróicos, segue-se a abordagem de atitudes heróícas realizadas por humanos no mundo contemporâneo, como se poderá observar logo abaixo.

6.2. O HERÓI.

Educar é transmitir valores; ao ensinar, os educadores deixam transparecer, em maior ou menor grau, seu posicionamento; o desafio é inserir os valores comuns de uma cultura no projeto de liberdade de cada um. A tarefa é complexa, mas no caso específico da educação para o trânsito a alternativa manifesta pela oposição ao que se propaga hoje: o individualismo e a vitória do mais forte.

Para fazer frente à valorização dos exemplos negativos, das ações de transgressão pela transgressão, cumpre-nos demonstrar outras possibilidades nas ações cotidianas. Refletir sobre situações que fogem ao controle, que não são sempre perfeitas, como ocorre na vida, obstáculos que têm de ser transpostos e verificar outros resultados, principalmente outros resultados.

De acordo com Gerhard (20109 , pg. 1) a origem do termo pode assim ser conceituada: “Do grego ‘hrvV, pelo latim *heros*, o termo herói designa originalmente o protagonista de uma obra narrativa ou dramática”.

Segundo o **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa (1986),** define-se o termo herói como um homem extraordinário pelas suas qualidades guerreiras co triunfo, valor ou magnanimidade. Na obra **O homem e seus símbolos (1964, p. 110)**, Jung declara que “O mito do herói é o mais comum e o mais conhecido em todo o mundo”.

> O mito universal do herói, por exemplo, refere-se sempre a um homem ou a um homem – deus poderoso e possante que vence o mal,

> apresentado na forma de dragões, serpentes, monstros, demônios, etc. e que sempre livra seu povo da destruição e da morte. A narração ou recitação ritual de cerimônias e de textos sagrados e o culto da figura do herói, compreendendo danças, músicas, hinos, orações e sacrifícios, prendem a audiência num clima de emoções numinosas (como se for a um encantamento mágico), exaltando o indivíduo até sua identificação como o herói (JUNG, 1964, p. 79).

O século XX viu difundir-se o heroísmo e, desde então, acreditamos que todo ser humano é heróico, afirma Joseph Campbell em **O herói de mil faces (2007**); o poderoso herói, dotado de poderes extraordinários – capaz de levantar o monte Geovardhan com um dedo e de preencher-se a si mesmo com a terrível glória do universo -, é cada um de nós: não o eu físico, que podemos ver no espelho, mas o rei que se encontra em nosso íntimo.

> Hoje, na aurora do século 21, ser um herói ainda é mais complexo. A transparência que os meios de comunicação exigem, significa que falhas pessoais podem por vezes ensombrar as grandes ações aos olhos do público. E, uma cidadania educada e multicultural, raramente partilha de um padrão unificado de heróis. Por isso o conceito de heroísmo atual reflete as areias movediças da história, baseando-se no mérito e na humanidade, valorizando as vitórias enaltecendo atos altruístas (TELLES e VALLE, 2009, p.11).

Os heróis transformaram-se desde seu conceito estabelecido pelos gregos. Hoje o herói já não carrega em si aquela aura sagrada que o revestia. Bettelheim, em **A psicanálise dos contos de fada (2007)**, e Jung em **Os arquétipos e o inconsciente coletivo (2008)** consideram que o herói é visto como uma necessidade psicológica do ser humano, uma construção simbólica que cumpre funções importantes em nosso desenvolvimento.

> O herói é uma figura arquetípica que reúne em si os atributos necessários para superar de forma excepcional um determinado problema de dimensão épica. O termo se destina originalmente a um protagonista de uma obra narrativa ou dramática. Para a mitologia grega, o herói estava na posição intermediária entre os deuses e os homens, sendo, em geral, filho de um Deus com uma mortal ou vice-versa. Portanto, o heroi tinha dimensão semi-divina (TELLES e VALLE, 2011, p.3).

O herói é alguém que pensa no coletivo e não se baseia em suas necessidades individuais somente. Algo que seria muito importante para resolver a maioria dos dilemas do trânsito hoje.

> A principal característica que define o arquétipo do herói é a capacidade que ele tem de se sacrificar em nome do bem estar comum. Nas obras literárias e nos filmes de ação, estes arquétipos são personificados, preferencialmente, pelo protagonista. É ele que vai conduzir a história aos olhos do espectador. O desenvolvimento da trama está pautado nas ações do herói perante o ambiente que lhe é apresentado e no resultado destas ações. Portanto, para um roteiro ser bem aceito pelo público é preciso que este tenha uma identificação com o herói. Quanto mais humana a feição do seu herói mais provável será a identificação. É preciso que ele tenha suas qualidades louváveis e desejadas pelo espectador e ao mesmo tempo possua fraquezas que o tornem mais humano e mais próximo (TELLES e VALLE, 2011, p.4).

Observa-se a existência de mitos universais e os inerentes a culturas díspares; mitos semelhantes para diferentes épocas, em novas versões, Campbell (2007, p. 195) em **O herói de mil faces** define que "A verdade é uma só, mas os sábios falam dela de várias formas". Os mitos e arquétipos têm a função de ensinar-nos acerca de nossa condição humana e igualmente sobre nosso processo de vida.

Campbell vê na figura arquetípica do herói, aquele que transpõe limitações históricas, pessoais e locais e alcança níveis aperfeiçoados e universais, alçando outro nível de existência.

> O herói, por conseguinte, é o homem ou mulher que conseguiu vencer suas limitações históricas pessoais e locais e alcançou formas normalmente válidas, humanas. As visões, idéias e inspirações dessas pessoas vêm diretamente das fontes primárias da vida e do pensamento humanos. Eis por que falam com eloqüência, não da sociedade e da psique atuais, em estado de desintegração, mas da fonte inesgotável por intermédio da qual a sociedade renasce (CAMPBELL, 2007, p.13).

A importância da figura heróica se revela em seus atos e na sua condição de semelhança aos anseios da humanidade.

Além disso, o herói é a personificação daquele que tem a iniciativa de enfrentar os obstáculos com todas as suas dificuldades em todos lugares.

> Ele representa o modelo do homem criativo, que tem coragem para ser fiel a si mesmo, aos seus desejos, fantasias e às suas próprias concepções de valor. Ele se atreve a viver a vida, em vez de fugir dela. Ele supera o profundo medo diante do estranho, do desconhecido e do novo. Trilha caminhos que, por um lado, tememos, mas que, por outro, percorreríamos prazerosamente em segredo: caminhos em esferas ocultas e proibidas do ser de difícil acesso: trata-se aí de países

> estrangeiros ou galáxias distantes, de fenômenos naturais incompreensíveis ou da escuridão da nossa alma. À medida que ele não se deixa desviar do seu propósito pelas advertências de outros homens, nem pelos seus próprios medos e sentimentos de culpa, mantendo-se aberto e disposto a aprender, capaz de suportar conflitos, frustrações, solidão e rejeição, ele adquire novos conhecimentos e realiza ações que possuem uma força transformadora, não apenas em relação a ele, mas também à sociedade. Ele representa características fundamentais de que precisamos para o domínio da vida e o embate criativo com a nossa existência. Seu caminho é o caminho da auto-realização (MULLER, p. 7, cf. BRITO, 2009, p. 6).

Assim, narrar fatos hercúleos, abordar a vitória do bem sobre o mal, ressaltando as atitudes que agreguem valor positivo pode funcionar como um espelho que poderá refletir nos estudantes – ouvintes da alternativa de novos hábitos que conduzam para longe dos acidentes, objetivo do próximo capítulo.

6.2.1 . O HERÓI HÉRCULES.

Entre os heróis gregos sobressai-se Héracles, ou Hércules, como conhecido pelos romanos. Torna-se universal quando, em benefício dos gregos e, por isso, por eles cultuado, realiza doze trabalhos.

Esse personagem permeia o imaginário popular com várias regravações televisivas e uma imortal história perpetuada por Monteiro Lobato, dentro das aventuras do **Sítio do Pica Pau Amarelo.**

O **livro de ouro da mitologia (2007),** de Thomas Bulfinch, define Hércules como um dos maiores heróis da mitologia grega (e romana). Filho de Zeus com a mortal Alcmena, ao nascer, foi levado por Hermes (deus mensageiro), a pedido de Zeus, para mamar em Hera, (deusa do casamento) quando esta dormia, porém Hércules o fez com tanta força que o leite da deusa espirrou e as gotas caídas formaram no céu a Via-Láctea e, na Terra, a flor-de-lis.

> Hércules era símbolo do homem em luta contra as forças da natureza. A sua primeira façanha deu-se quando se dirigiu à Beócia, cidade próxima de Tebas, perseguiu e matou com apenas as mãos um enorme leão que devorava os rebanhos de Anfitrião e de Téspio. A maior e mais famosa façanha desse herói foram os seus doze trabalhos (TELLES e VALLE, 2011, p.13).

A antiga história de Hércules, um semideus e suas tarefas, clássico da cultura grega traduzido não só em diferentes línguas, como divulgado em filmes e seriados, trata de um homem com força física extraordinária, o que o colocaria na condição de um herói, condição esta que muitos, intimamente, desejariam. Há, no entanto, muito mais do que uma história famosa, mas sim um conteúdo vasto de símbolos e ensinamentos que pode alterar a leitura de mundo do ser humano, ou como afirma CAMPBELL (2007, p. 22): “O efeito da aventura bem-sucedida do herói é a abertura e a liberação do fluxo de vida no corpo do mundo”.

Retomamos esse conceito na vida que deve ser garantida não só em sua essência, quanto em sua condição de qualidade, resguardando-se as crianças de um de seus algozes: o trânsito.

> Tipicamente, o herói do conto de fadas obtém um triunfo microcósmico, doméstico, e o herói do mito, um triunfo macrocósmico, histórico-universais. Enquanto o primeiro — o filho mais novo ou desprezado que se transforma em senhor de poderes extraordinários — vence os opressores pessoais, este último traz de sua aventura os meios de regeneração de sua sociedade como um todo. Os heróis tribais ou locais, tais como o imperador Huang-ti, Moisés ou o asteca Tezcatlipoca, comprometem as bênçãos que obtêm com um único povo; os heróis universais — Maomé, Jesus, Gautama Buda — trazem uma mensagem para o mundo inteiro (CAMPBELL, 2007, p.21).

A escolha da estória (Anexo 3), sob a ótica de Thomas Bulfinch, deu-se pela popularidade desse herói que até hoje motiva recriações de seus feitos.

> Por toda a antigüidade ele foi muito popular, o assunto de numerosas estórias e incontáveis obras de arte. Apesar das mais coerentes fontes literárias sobre suas façanhas datarem apenas do século III a.C., citações espalhadas por vários locais e a evidência de fontes artísticas deixam muito claro o fato que a maioria, se não todas, de suas aventuras era bem conhecida em tempos mais antigos (BRITO, 2009, p. 6).

O mito de Hércules ensina que nós também podemos vencer nossos defeitos e nos tornar pessoas melhores, mais éticas e dignas. Esse caminho exige esforço, persistência e coragem, principalmente para encarar monstros internos, como a agressividade, o egoísmo e a falta de respeito ao próximo", esclarece Viktor Salis, grego radicado em

São Paulo, especialista em mitologia grega e autor do livro **Os Doze Trabalhos de Hércules para o Caminho do Herói em Busca da Eternidade (2010).**

"O que o distingue é sua maneira de encarar os desafios. Em vez de imobilizá-lo, os obstáculos funcionavam como alavanca, levando-o a se superar. É outra lição que podemos aprender", afirmou a paulista Ana Figueiredo, colaboradora da Fundação Joseph Campbell, instituição americana dedicada ao estudo dos mitos, em seu curso "Mito, Cinema e Arte de Lidar, ministrado no Espaço Unibanco de Cinema no dia 01º de novembro de 2011. Apesar de Hércules ser retratado como um homem extremamente musculoso, muitas de suas vitórias foram fruto não de sua força, mas do uso da inteligência e da sabedoria.

De acordo com Viktor Salis, há uma conexão entre as doze tarefas de Hércules e nosso desenvolvimento interior:

> Os desafios enfrentados por Hércules são metáforas das diversas fases do processo de desenvolvimento interior. Eles estão relacionados aos 12 deuses do Olimpo, o panteão divino dos gregos, e com os 12 signos do zodíaco, que representam forças cósmicas. Os trabalhos podem ser divididos em quatro etapas. [...] Os três primeiros tratam da violência, dos vícios e da criação de limites. O quarto, o quinto e o sexto estão relacionados com a descoberta dos talentos, com ritos de purificação física e mental e com a transformação do instinto em intuição. O sétimo, o oitavo e o nono trabalhos, por sua vez, falam da sexualidade e da arte de amar. Enquanto o décimo, o décimo primeiro e o décimo segundo são dedicados à criação, ao desapego e à conquista da espiritualidade (SALIS, 2002, p. 37).

Tal relevância não poderia ser mais profícua no ensino aprendizagem do trânsito, voltado a uma condição mais harmônica, mais coletiva e menos egoísta, possibilitando que por meio das façanhas de Hércules as crianças consigam se distanciar de suas ações no intuito de compreendê-las para melhor analisá-las por meio da decomposição de seus elementos:

> O pensamento humano que não consegue apreende num relance as coisas reais se vê obrigado a tatear e a caminhar através de suas próprias dificuldades e contradições, a fim de atingir realidades móveis e as contradições reais (LEFEVRE, 1979, p.25)

Dessa maneira, após as estórias de Hércules, passamos então à construção de um herói só nosso (Anexo 4) e que nos ajudasse a evitar os acidentes de trânsito ou quiçá nos leve ao real compartilhamento solidário do espaço público.

6.2.2. O CONTO COLETIVO E O NOSSO HEROI.

Literatura é, em primeiro lugar, comunicação, e, respeitados os limites de suas particularidades, todos precisamos ter acesso a essa experiência de maneira integral, buscando abranger a complexidade da condição humana.

Escrever representa grande dificuldade para grande parte dos brasileiros. Muitos, infelizmente, não têm a oportunidade de viver situações nas quais o vivido assume uma dimensão para além do finito, contando-se no texto.

> O que faz de uma escrita uma experiência é o fato de que tanto quem escreve, quanto quem lê se enraízam numa corrente, constituindo-se com ela, aprendendo com o ato mesmo de escrever ou com a escrita do outro, formando-se (KRAMER, 2000, p. 22).

Quando se dá a oportunidade da criança participar efetivamente nas atividades verifica-se a maior apreensão dos conteúdos pelas crianças, o que igualmente é uma oportunidade rica para o educador auxiliar as crianças a obterem conhecimentos.

Sob a perspectiva de Vygotsky, em sua teoria acerca da zona de desenvolvimento potencial (ZDP), o professor tem de organizar os conteúdos e conceitos, visando a que a criança tenha possibilidades de atingir um patamar mais elevado. O professor ao monitorar e orientar o aluno trabalha como regulador do seu processo de conhecimento. E, ao permitir a participação da criança, faz com que seja possível avaliar, nesse momento, o seu conhecimento e assim verificar quais as estratégias para acrescer a cognição da criança.

Para o "contador" de histórias, cabe o prazer de interagir com a leitura ao mesmo tempo em que oportuniza este prazer para os seus ouvintes, como reafirma AROEIRA (1996, p. 141) "(…) Contar histórias é uma experiência de grande significado para quem conta e para quem ouve".

Quando se conta a história junto aos estudantes verifica-se a princípio uma resistência, porém, nesse momento, já se lança uma semente para que os estudantes

sintam-se capazes também de escrever e de utilizar da palavra potencial e conscientemente. Ou ainda: “Quer dizer que contamos histórias para tentar entrar em acordo com o mundo, para harmonizar nossas vidas com a realidade?” (CAMPBELL, 1990, p. 15).

Ao contar uma estória, embasada na figura do herói, utilizando-a para uma história coletiva e única voltada ao trânsito, fazemos com que haja maior atenção às regras de trânsito e a atenção à coletividade.

7. METODOLOGIA.

A pesquisa aqui apresentada é de caráter qualitativo mais especificamente um estudo de caso, representando assim uma estratégia apresentada para auxiliar o pesquisador, quando não se tem ou se tem pouco controle sobre os acontecimentos e ainda quando o foco da pesquisa se encontra em um fenômeno contemporâneo inseridos em algum contexto da vida real (YIN, 2003).

Um estudo de caso pode ser considerado uma investigação empírica que auxilia na investigação de fenômenos contemporâneos que estão inseridos em determinado contexto de realidade, e principalmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto estão muito bem definidos.

Assim, a investigação de um estudo de caso enfrenta uma situação que é tecnicamente única, assim classifica YIN (2003), uma situação na qual há mais variáveis de interesse do que pontos de dados, também se baseia em várias fontes para obtenção de evidências, com dados que precisam convergir em uma triangulação de informações, além de beneficiar-se do desenvolvimento prévio de proposições teóricas para só então conduzir a coleta e análise de dados.

Por ser então um estudo de caso e se basear em várias fontes para obtenção de evidências, trabalharemos com duas fontes para maior consistência da pesquisa utilizando a observação direta e a pesquisa.

Tendo em vista o objetivo da pesquisa, realizamos em uma escola pública de ensino fundamental em Bauru, cidade do interior do Estado de São Paulo que atende crianças provenientes de famílias das camadas populares urbanas, grande parte desfavorecidas econômica e socialmente.

Podemos dizer que a pesquisa se concretizou em três momentos, o primeiro se deu por meio de uma busca e uma pesquisa para levantamento de referencial teórico, o qual forneceu sustentação e subsídios suficientes para as etapas posteriores, em que priorizamos alguns autores por oferecerem maiores dados para uma fundamentação mais consistente. Aqui, destacam-se, além de alguns autores, também a pesquisa de documentos referentes à educação.

O segundo momento foi o de observação, sendo essa de caráter direto e realizada em uma escola pública municipal de ensino fundamental do Ciclo I, onde se observou os estudantes durante a entrada e saída do prédio escolar. A observação direta consiste na complementação para os outros momentos da pesquisa, tal observação terá como

intuito acompanhar a conduta dos estudantes, especialmente durante a travessia defronte á escola.

O terceiro momento referiu-se as pesquisa junto aos pias dos estudantes e aos professores. Delimitamos a amostra para salas do 3º e 4º ano, entendendo que já estariam alfabetizados e em processo do letramento.

Estendemos a pesquisa (Apêndice 1), após autorização da escola, aos pais com encaminhamento para estes da carta de aceite e os questionários, concretizando nosso terceiro momento, complementado pelas valiosas respostas das professoras, que igualmente nos assistiram em sala de aula (Apêndice 2).

7.1. OBSERVAÇÕES.

No início do projeto, antes mesmo das reuniões com os professores, apresentando-lhes as atividades e chamando-os a participar em conjunto, realizamos as observações da escola, no período da entrada e da saída dos estudantes.

Flexível e abrangente a observação possibilita ao observador atentar para uma vasta gama de informações sobre diversos sujeitos e ocorrências, permitindo a notação de evidências significativas que podem garantir a qualidade de uma análise e interpretação, além de auxiliar o professor a direcionar o aluno do seu conhecimento real para o potencial. Esse instrumento ocupa um lugar de destaque na possibilidade de aperfeiçoamento da prática pedagógica, sendo grande fonte de informação.

Nos dias 28 e 29 de março, no período das 12h30 às 13h30 e das 16h30 às 17h30, ficamos em frente à escola para observarmos o comportamento de estudantes e pais, fossem eles motoristas ou pedestres (Apêndice 3).

Essa escola por sua proximidade com a via de acesso à rodovia para as vias urbanas sofre com excesso de velocidade, contudo esse não é seu maior problema detectado. Pudemos também notar a grande incidência do comportamento de risco dos pais e das crianças no trajeto para a escola.

Para o desembarque das crianças vimos motoristas parando em cima da faixa de pedestres, em fila dupla, estacionando irregularmente (às vezes até quase ao meio da rua). Os pedestres não se preocupavam com a travessia. Com relação à maioria, nem dois estudantes efetivamente atravessaram na faixa, o que não é de todo incompreensível, considerando o estacionamento irregular dos motoristas...

Após o trabalho realizado, no dia 17 de junho, retornamos as observações defronte à escola. Infelizmente, verificamos que a conduta preventiva não foi de toda apreendida. Novamente vimos o mesmo comportamento individualista e irresponsável; entretanto, foi possível notar que entre aqueles que mais participaram das histórias, houve uma preocupação maior com a travessia, com a real atenção para os lados, antes de atravessar, além da maior utilização da faixa de pedestres.

Ressaltamos que a maior atenção às regras de trânsito somente se deu em função da iminência da punição, ou seja, quando havia a presença dos agentes de trânsito da EMDURB nas proximidades da escola. Nessas ocasiões, todo o contexto se alterava para uma maior harmonia, com respeito à faixa e aos pedestres. Os motoristas estavam atentos, mas os pedestres continuavam atravessando, sem tanta atenção, embora nesse momento, algumas crianças chamassem sua atenção para a faixa.

Para a criança o exemplo dos educadores e, principalmente, dos pais é essencial, o que nos entristecia, pois o comportamento dos pais representava uma negação de tudo o que havíamos apregoado. Isto considerando que a escola nos permitiu uma participação nas reuniões com os pais e nessa ocasião em que falamos do projeto e da importância do comportamento seguro deles, para exemplo entre as crianças.

Os resultados, contudo, acreditamos que tenderão a ser positivos com a permanência da tarefa de ensino junto às crianças, pois elas colaborarão para a mudança de mentalidade, ainda que seja para sua geração.

Um fato digno de ser mencionado é a educação para o trânsito e para a manutenção da limpeza do passeio público na Espanha, que levou cerca de duas décadas, mas obteve resultados. Hoje, tanto nas gerações mais adultas, quanto os mais jovens respeitam as faixas de segurança e não encontramos nem um pedaço de papel jogado nas calçadas ou no meio fio.

Intensificar a proposta junto às crianças traz a expectativa de indivíduos mais conscientes e capazes de compreender a conservação do que é eficiente para o meio social.

7.2. PESQUISA.

A pesquisa em sala de aula pode se tornar uma grande aliada no processo de ensino e aprendizagem no Ensino Fundamental. Essa deve ser uma postura do

professor, pois, segundo Freire (2001): “não existe pesquisa sem ensino e nem ensino sem pesquisa”.

Para nós, que nos empenhados na verificação de um tema tão complexo com o trânsito, sendo os contos de fadas e a construção de um conto coletivo auxiliares para a conduta preventiva, a pesquisa prima por ser o referencial para nosso trabalho.

A coleta de dados é um instrumento valioso no sentido de nortear nosso trabalho e corrigi-lo, quando necessário. Para uma melhor análise coletamos dados dos pais dos estudantes e das professoras, cujos resultados vêm a seguir.

7.2.1. PAIS.

De todas as 70 amostras distribuídas por ano (140 no total), houve o retorno de 17 pesquisas do 3ºs anos e 33 dos 4ºs anos, totalizando 50 pesquisas autorizadas e preenchidas. Uma pequena participação considerando-se o número total de alunos, porém sempre importante para observarmos se o trabalho que desenvolvemos está no caminho correto e quais ajustes serão necessários para melhorá-lo.

As amostras foram entregues aos estudantes para que estes encaminhassem a seus pais. Todo o cuidado foi tomado no sentido de deixar claro o aspecto facultativo, porém de extrema relevância desse instrumento de opinião (Apêndice 1).

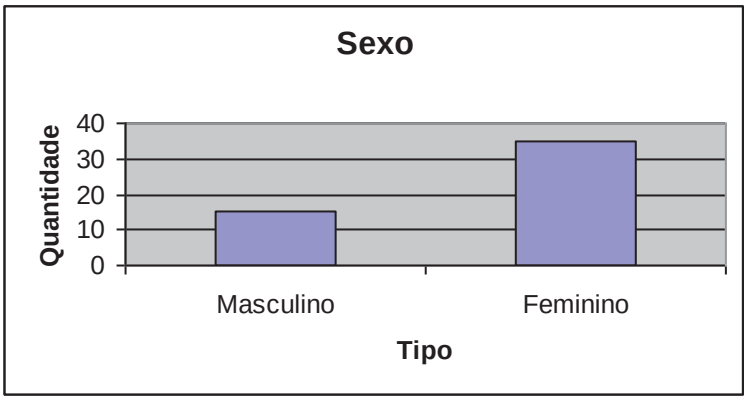
Interessante notar que muitos estudantes, considerando que já se encontram no 3º e 4ºs anos do ensino fundamental, apresentavam reações de surpresa e até de total desconhecimento do que seria uma pesquisa. Talvez por ela estar em papel, haja vista a atual familiaridade com os meios eletrônicos, sabendo-se que nesses as pesquisas são constantes. Ante o este assombro dos estudantes perante o questionário, outras conjecturas também nos fizeram reflexivos:

*Não conhecer uma pesquisa significa que nunca lhes pediriam opinião ou até mesmo a seus pais com o conhecimento e / ou presença dos estudantes; saberão as crianças a importância de sua opinião? .

*Participar com opinião individual é exercício de um coletivo mais saudável, inclusive, base da democracia. Estariam então sendo preparados para viver sob princípios do governo da maioria associados aos direitos individuais e das minorias?.

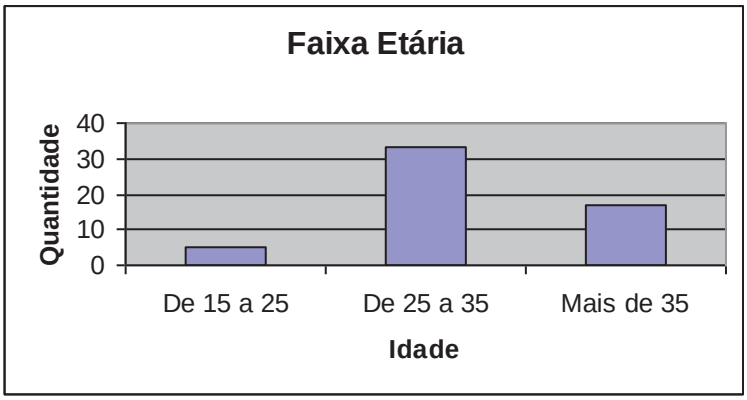
Enquanto pensamos acerca dessas razões que de modo igual pode contribuir para um melhor caminho enquanto educador, vamos, a seguir, às análises das questões respondidas.

7.2.1.1. Identificação sexo entrevistado.



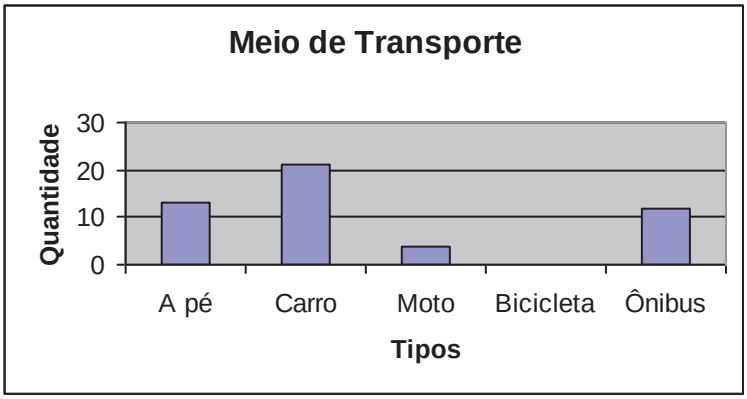
A grande maioria era de mulheres (34 amostras). Item que não nos causou estranheza uma vez que culturalmente a educação é um assunto prioritariamente legado à mãe.

7.2.1.2. Identificação faixa etária.



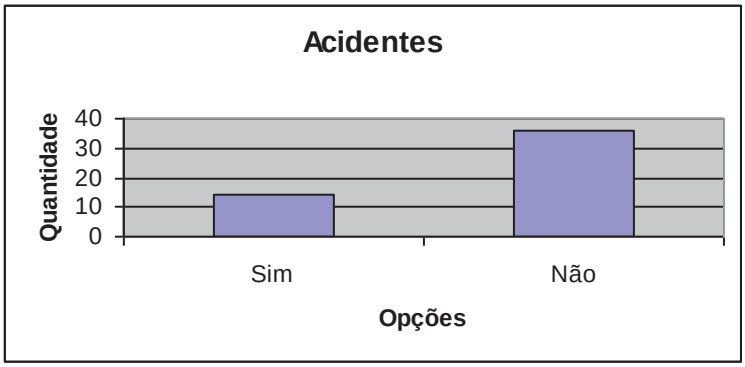
A faixa etária dos pais mostrou-se parecida com a média bauruense, na qual a maioria está entre 25 e 35 anos, com 28 indivíduos neste intervalo. Sendo 5 genitores de 15 a 25 e 17 com mais de 35.

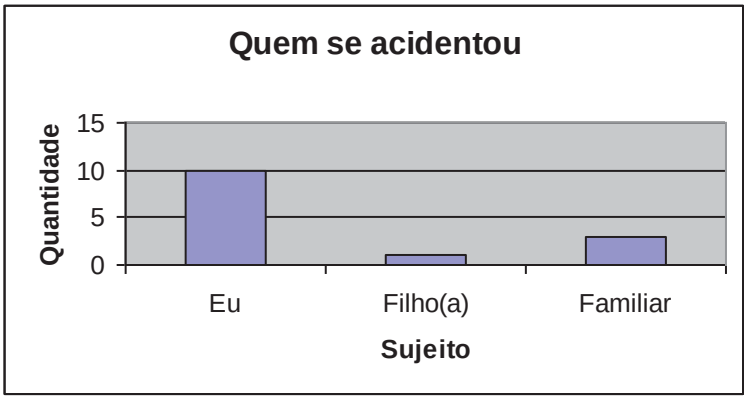
7.2.1.3. Identificação meio de transporte utilizado.



Já com relação ao meio de transporte, 21 pais responderam que se utilizam o carro, sendo este o quesito mais apontado, 13 indicaram o transporte a pé, 12 o transporte coletivo (ônibus urbano) e 4 de motocicleta. O carro despontou como maioria, fato que evidencia a atual dependência humana, e também bauruense, do transporte automotivo.

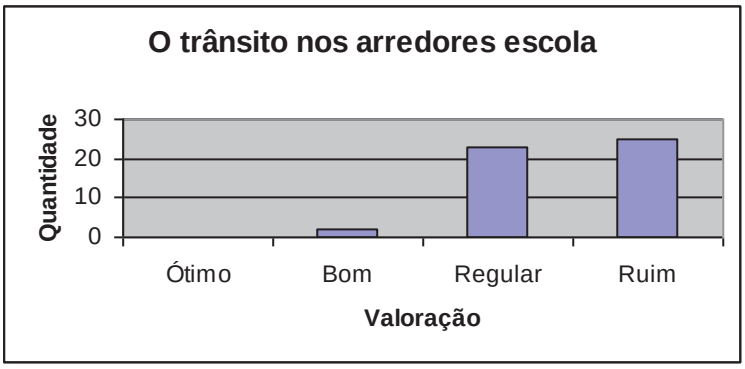
7.2.1.4.. Detecção acidentes.





Trinta e seis indivíduos afirmaram não ter havido nenhum acidente consigo ou com o filho ou parente próximo. Apenas 14 pessoas revelaram a ocorrência de acidentes, sendo 13 com a própria pessoa e uma com o filho.

7.2.1.5. Opinião acerca do trânsito nos arredores da unidade escolar.



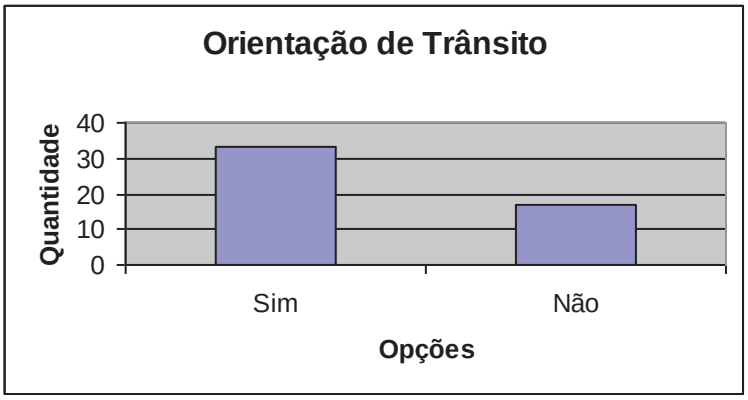
Trânsito ruim nas proximidades da escola foi a maior indicação – 25 pessoas -. Outros 23 indivíduos entenderam que o trânsito neste local é regular. 2 pessoas entenderam como bom o trânsito nos arredores da escola. Nenhuma o classificou como ótimo. Ressalta-se o fato de que esta escola é uma via que recebe o fluxo da rodovia Mal. Rondon e, portanto, nota-se diariamente a velocidade exagerada dos motoristas neste local.

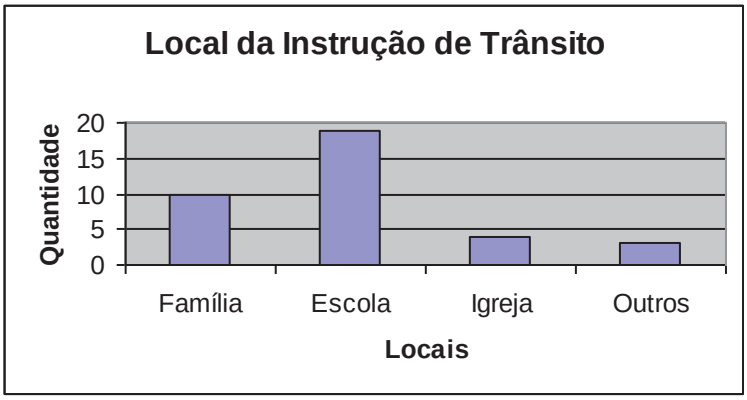
À semelhança de outras escolas, vê-se um grande movimento em especial de veículos na entrada e saída dos estudantes, sendo que neste momento, infelizmente, o pior exemplo, vem dos pais quando estacionam em cima da faixa, desembarcam as crianças do lado da rua, param em fila dupla...

7.2.1.6. Sugestões acerca do trânsito nos arredores da unidade escolar.

As sugestões versaram em sua maioria pela fiscalização (polícia / agente de trânsito / ronda escolar). Sugeriram também mais faixas de pedestres; semáforo, com opção para pedestres, próximo a escola, principalmente entre as ruas Joaquim Madureira, Av. Moussa Tobias e Al. Manoel Figueiredo; bancos na praça para evitar que os alunos passem de um lado para outro; ponto de ônibus perto da escola (Gasparini / Vl Zillo); lugar exclusivo para ônibus e vans escolares; lombadas para diminuir a velocidade; mão única na rua e mais respeito dos motoristas que vão levar os filhos nas escolas ou uma viatura do trânsito ao redor da escola.

7.2.1.7.. Conhecimento da instrução de trânsito para as crianças.

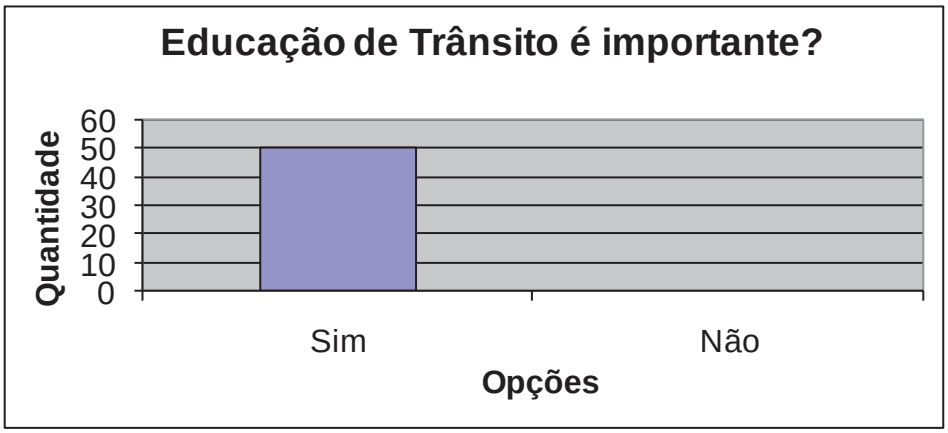




Dezessete pessoas disseram que não houve orientação sobre o trânsito para seus filhos. Um número expressivo e que revela uma necessidade premente, afinal as crianças são as maiores vítimas em acidentes de trânsito. Podemos dizer até que essa revelação é surpreendente, afinal muito se fala acerca dos automóveis e dos acidentes em programas televisivos, era de se esperar que, ao menos rudimentarmente, houvesse alguma orientação por parte da família nesse sentido.

Já 33 pessoas afirmaram que sim, sendo 10 estudantes orientados na família e 22 na própria escola e 1 pelo Setor de Educação da EMDURB. Neste item verifica-se a importância da escola, enquanto pólo disseminador de informações e cuidados para com a vida e reafirma-se o compromisso da escola para com a educação de um cidadão pleno em direitos e deveres.

7.2.1.8. Verificação da importância da educação de trânsito.



Todos concordaram que as orientações de cuidados no trânsito para seus filhos são importantes. Das 50 pessoas pesquisadas, 50 destas entendem a vital importância da educação de trânsito, o que demonstra o peso do tema.

Aguardando o dia em que o tema seja tratado com sua devida relevância, vamos a seguir ver o que pensam as professoras sobre nosso objetivo aqui, ou seja, a "contação" de histórias sob a figura do herói para o trânsito.

7.3. PROFESSORAS.

Conviver com os profissionais da educação nos orientam a acertar mais ou ao menos evitar aos erros. O contato com as educadoras nesse projeto foi essencial para a consolidação de idéias e planos visando a uma consistente carreira futura, pois a experiência concreta aliada à fundamental base teórica adquirida na Universidade nos impulsiona e motiva.

De perto constatamos a importância do papel do professor. Se antes, era ela a fonte de conhecimentos num contexto onde as informações eram reduzidas até mesmo pelas dificuldades técnicas; hoje, num mundo de informações, principalmente advindas da internet e das mídias diversas, sua importância se perpetua na promoção de uma aprendizagem significativa, agora selecionado e desafiando os conceitos já apreendidos, resultando em sua definição ampliada e mais consistente. Assim, o educador auxilia o aluno em sua Zona de Desenvolvimento Proximal (ZDP), ou ainda "Por isso, o professor desempenha um papel ativo no processo de educação: modelar, cortar, dividir e entalhar os elementos do meio para que estes realizem o objetivo buscado" (VYGOSTSKY, 2003, p.79).

Das 6 profissionais pesquisadas (Apêndice 2), tivemos o retorno de 4 delas. Uma das professoras se ausentou para licença gestante e a outra em razão de compromissos diversos não conseguiu acompanhar o trabalho em classe e não achou correto responder a pesquisa.

Como são poucas as amostras, as transcreveremos na integra a seguir, identificando-as como professoras A, B, C e D para garantir o sigilo de sua identidade:

7.3.1. PROFESSORA A.

Emef Cônego Aníbal Difrância **Data: 26/04/2011**
1- Sexo ( ) Masculino (**X**) Feminino
2- Idade ( ) De 18 a 25 (**X**) De 25 a 35 ( ) Mais de 35
3- Quanto tempo de docência? **14 anos**
4- Já participou na escola de algum projeto de trânsito feito por outra instituição? (**X**) Sim ( ) Não Se sim, qual? **Promovido pela CIRETRAN**
5- Você percebeu alguma mudança de comportamento em seus alunos (as) após as orientações? (**X**) Sim ( )Não Quais mudanças? **Eles prestam mais atenção à sinalização e aos motoristas, se estes estão cumprindo as leis de trânsito.**
6- E o seu comportamento mudou ? ( ) Sim (**X**)Não
7- Você avalia como necessário a divulgação de exemplos positivos também para a educação para o trânsito? (**X**) Sim ( )Não Por que? **Creio que o exemplo é a melhor forma de ensinar.**
8- O que você achou do recurso da contação de estórias enquanto sensibilizador para o trabalho de educação para o trânsito? **Excelente. As crianças adoraram essa metodologia.**
9- Você considera positivo o trabalho com a figura do herói tanto na contação de estórias quanto na criação do conto coletivo? Comente. **Sim. O herói é um personagem que atrai as crianças e assim eles prestam mais atenção.**
10- Sugestões / Dúvidas / Críticas **Anauá e Lauro estão de parabéns pelo trabalho realizado nas escolas.**

7.3.2. PROFESSORA B.

Emef Cônego Aníbal Difrância Data: **06/05/2011**
1- Sexo ( ) Masculino (**X**) Feminino
2- Idade ( ) De 18 a 25 ( ) De 25 a 35 (**X**) Mais de 35
3- Quanto tempo de docência? **14 anos no Estado e 4 na Prefeitura.**
4- Já participou na escola de algum projeto de trânsito feito por outra instituição? (**X**) Sim ( ) Não Se sim, qual? **Polícia Militar**
5- Você percebeu alguma mudança de comportamento em seus alunos (as) após as orientações? (**X**) Sim ( )Não Quais mudanças? **Eles ficaram mais críticos, olhando os motoristas sem cinto de segurança e questionando seus próprios genitores.**
6- E o seu comportamento mudou ? (**X**) Sim ( )Não Se sim, cite exemplos. **Antes eu colocava o cinto de segurança com o carro já em movimento, hoje não faço mais isto.**
7- Você avalia como necessário a divulgação de exemplos positivos também para a educação para o trânsito? (**X**) Sim ( )Não Por que? **Devemos reforçar o bem para incentivá-los.**
8- O que você achou do recurso da contação de estórias enquanto sensibilizador para o trabalho de educação para o trânsito? **Muito bom.**
9- Você considera positivo o trabalho com a figura do herói tanto na contação de estórias quanto na criação do conto coletivo? Comente. **Sim. Todos nós podemos ser heróis, basta fazer o correto par anos proteger e assim também estaremos protegendo os outros.**
10- Sugestões / Dúvidas / Críticas **Isto deveria ocorrer mais vezes.**

7.3.3. PROFESSORA C.

Emef Cônego Aníbal Difrância **Data: 13/05/2011**
1- Sexo ( ) Masculino (**X**) Feminino
2- Idade ( ) De 18 a 25 (**X**) De 25 a 35 ( ) Mais de 35
3- Quanto tempo de docência? **3 anos.**
4- Já participou na escola de algum projeto de trânsito feito por outra instituição? ( ) Sim (**X**) Não Se sim, qual?
5- Você percebeu alguma mudança de comportamento em seus alunos (as) após as orientações? (**X**) Sim ( )Não Quais mudanças? **Eles parecem mais atentos e comentam sobre as coisas que vêem de errado.**
6- E o seu comportamento mudou ? (**X**) Sim ( )Não Se sim, cite exemplos. **Estou me policiando para não comer e não atender o celular enquanto dirijo.**
7- Você avalia como necessário a divulgação de exemplos positivos também para a educação para o trânsito? (**X**) Sim ( )Não Por que? **Os exemplos positivos justificam as regras e as leis de trânsito.**
8- O que você achou do recurso da contação de estórias enquanto sensibilizador para o trabalho de educação para o trânsito? **É um ótimo recurso porque as crianças se interessam e assimilam muito mais.**
9- Você considera positivo o trabalho com a figura do herói tanto na contação de estórias quanto na criação do conto coletivo? Comente. **Sim. Um heroi desperta admiração nas crianças e é um ótimo exemplo a ser seguido.**
10- Sugestões / Dúvidas / Críticas **As atividades do projeto foram ótimas! As crianças se interessaram tanto que nem deram trabalho...rsrsrs.**

7.3.4. PROFESSORA D.

Emef Cônego Aníbal Difrância **Data: 27/05/2011**
1- Sexo ( ) Masculino (**X**) Feminino
2- Idade ( ) De 18 a 25 (**X**) De 25 a 35 ( ) Mais de 35
3- Quanto tempo de docência? **7 anos**
4- Já participou na escola de algum projeto de trânsito feito por outra instituição? (**X**) Sim ( ) Não Se sim, qual? **Polícia Militar.**
5- Você percebeu alguma mudança de comportamento em seus alunos (as) após as orientações? (**X**) Sim ( )Não Quais mudanças? **Muitos comentários e relatos.**
6- E o seu comportamento mudou ? (**X**) Sim ( )Não Se sim, cite exemplos. **Já era bem atenta ao trânsito, mas estou procurando ser mais.**
7- Você avalia como necessário a divulgação de exemplos positivos também para a educação para o trânsito? (**X**) Sim ( )Não Por que? **Para reforçar a importância de se praticar o que é correto.**
8- O que você achou do recurso da contação de estórias enquanto sensibilizador para o trabalho de educação para o trânsito? **Aproxima os alunos dos agentes da EMDURB facilitando o trabalho com educação no trânsito.**
9- Você considera positivo o trabalho com a figura do herói tanto na contação de estórias quanto na criação do conto coletivo? Comente. **Sim, pois as crianças marcam de forma positiva a figura do herói tanto no lúdico como na vida real.**
10- Sugestões / Dúvidas / Críticas **Anauá e Lauro estão de parabéns pelo trabalho realizado nas escolas.**

8. OS CONTOS COLETIVOS.

A leitura se faz presente na vida de todo ser humano; raros são aqueles que deste artifício não necessitam em seu cotidiano. Arte que se desenvolveu graças ao engenho de muitos e que igualmente desenvolve a cognição no momento de sua prática. O ato de ler, por conseqüente, não representa apenas a decodificação pura e simplesmente, mas sim envolve a subjetividade e a ampliação do universo intelectual dos indivíduos.

A narrativa se faz presente em nossas vidas desde a tenra idade por meio de acalantos, cantigas e estórias que vão se tornando mais complexas e imbuindo as crianças do interesse pelas estórias e pelos livros. Os pequenos interagem com as narrativas, acrescentam detalhes, personagens ou se lembram de fatos que até então não chamaram a atenção do contador.

Se tal arte tem tamanha importância, pensamos em compartilhá-la não apenas pensando em espectadores, mas sim em companheiros de tal feita, que, juntos, pudéssemos contar estórias nas quais os heróis ajudariam o trânsito de uma maneira qualitativa e mágica

Ao final de todo nosso trabalho junto às turmas do 3ºs e do 4ºs, após muitas estórias e atividades, chegamos ao momento de juntos produzirmos uma estória coletiva. Explicamos aos estudantes como a faríamos, lembrando-os da brincadeira “telefone sem fio” e auxiliando-os em alguns momentos. Fizemos questão da participação de todos nas estórias, colaborando sutilmente para que todos se sentissem importantes na construção do conto coletivo.

O que não contávamos é que das 6 classes, apenas conseguiríamos efetivamente 2 contos, pois a indisciplina em 4 turmas foi tamanha que não houve outra maneira senão cancelar a atividade. O exercício democrático de respeitar o colega, na sua vez de falar, foi pouco a pouco substituído pela algazarra, o que comprometeu o trabalho e nos fez alçar mãos de outra atividade, infelizmente cancelando o conto coletivo.

Embora tenha sido um resultado pequeno, somente dois contos, eles nos fizeram felizes no sentido de entender o quão profícuo foi todo o desenvolvimento de nosso plano e atividade e, por conseguinte, a comprovação da importância dos contos de fadas e da figura do herói também para a educação para o trânsito.

Veremos, pois, na sequência, os dois textos produzidos com as turmas.

8.1. HISTÓRIA DOS ALUNOS DO 3º ANO B.

Era uma vez uma princesa linda e loira chamada Keli e um príncipe chamado João.

De repente apareceu uma bruxa muito á e começo a perseguir o príncipe a princesa que fugiram numa carruagem.

Como a carruagem corria muito, passou num buraco e uma roda se soltou, a carruagem tombou num horrível acidente.

Veio então para socorrê-los uma carruagem ambulância, mas não conseguia ajudar porque a carruagem do príncipe e da princesa estava tombada e era difícil movê-la.

Neste instante apareceu o super herói Hércules matou a bruxa e pegou com seus braços fortes a ambulância com todo mundo dentro e levou para o hospital.

No hospital o príncipe a princesa se beijaram e agradeceram ao Hércules e viveram felizes para sempre.

8.2. HISTÓRIA DOS ALUNOS DO 4º ANO B.

Era uma vez uma menina que foi passear. Mas ao atravessar a rua ela foi atropelada por um carro.

O motorista fugiu do acidente porque a menina havia morrido.

Nesse instante apareceu o super herói Mateus e conseguiu fazer com a menina vivesse de novo e a levou para a casa.

Depois o super herói Mateus foi procurar o motorista fujão, encontrou-o, deu uma bronca enorme nele e levou-o pra a cadeia. Na cadeia, quando os outros presos souberem que este motorista tinha atropelado a menina e fugido bateram nele e ele ficou com muito medo.

A menina depois do susto que havia tomado resolveu fazer alguma coisa para que nunca mais as crianças se machucassem no trânsito. Ela pensou e pensou e decidiu que iria conversar com os amigos da escola para que todos evitassem acidentes e que principalmente usassem a faixa de pedestres. Este dia foi muito legal e todos gostaram e

aprenderam muito e decidiram fazer mais: marcaram um passeio no bairro para que também todos os moradores do bairro da escola soubessem evitar acidentes.

Depois do passeio todos voltaram para a escola, convidaram o super herói Mateus e fizeram uma grande festa com bolo de chocolate com cobertura de chocolate, refrigerantes, música e danças.

O motorista já havia sido solto e foi até a escola para se desculpar, pois havia aprendido a lição e também se divertiu na festa.

Terminada a festa, todos voltaram para a casa contentes com muita atenção no trânsito e pensando em como evitar acidentes.

A menina já estava quase dormindo na sua cama quando viu o super herói Mateus voando pela sua janela lhe desejando uma boa noite.

E todos viveram felizes para sempre.

9. CONSIDERAÇÕES

A pesquisa visou a inserir os estudantes num contexto de cidadania, civismo, oferecendo condições que desenvolvessem sua auto estima, seus auto conceitos e valores.

Percebemos que a cada história, a cada discussão, olhávamos pra nós mesmos e para nossas atitudes, para as dos outros, para tudo o que existe, com suas próprias peculiaridades, sejam elas positivas ou negativas. Esse esforço foi fundamental, pois ao nos analisarmos, poderemos refletir sobre nossos defeitos, usando-o para nosso próprio desenvolvimento. Somente por meio da assimilação e da reflexão é que o ser humano pode crescer culturalmente, ou em um processo dialético, marcado por etapas qualitativamente diferentes, e determinado pelas atividades mediadas, conforme postulava Vygostsky.

Vygotsky demonstrou que o bom ensino é aquele que estimula a criança a galgar um nível de compreensão e habilidade ainda não dominado completamente. Este foi nosso objetivo, fazer com que a criança entendesse de maneira mais profunda e mais abrangente o tema trânsito para que assim se evitasse, de maneira consciente, o acidente por toda sua vida.

Para nós, enquanto educadores empenhados em promover a cidadania no trânsito e a evitar suas vítimas, todo o trabalho é gratificante; contudo, esse projeto, nessa escola, foi especial, pois os resultados demonstraram o quão importante são as estórias, os contos de fadas, os mitos e a influência positiva do herói para a educação para o trânsito.

Tais métodos, tendo-se em vista a vital participação dos alunos nos contos coletivos, os quais assim dirigiram seu próprio processo de aprender de maneira eficiente. Essa idéia é a que se apreende de Vygotsky quando examina teoricamente as relações entre aprendizagem e desenvolvimento e formula o conceito de zona de desenvolvimento proximal (VYGOTSKY, 1991, p. 37).

Todo o esforço no sentido de salvaguardarmos vidas, de evitarmos sequelas transitórias ou permanentes é nossa primazia e por meio desta pesquisa percebemos o quão relevante é a cidadania no trânsito e na vida.

> [...] desbarbarizar tornou-se a questão mais urgente da educação hoje em dia. O problema que se impõe nesta medida é saber se por meio da

> educação pode-se transformar algo de decisivo em relação à barbárie. Entendo por barbárie algo muito simples, ou seja, que, estando na civilização do mais alto desenvolvimento tecnológico, as pessoas se encontrem atrasadas de um modo peculiarmente disforme em relação a sua própria civilização, - e não apenas por não terem em sua arrasadora maioria experimentado a formação nos termos correspondentes ao conceito de civilização – mas também por se encontrarem tomadas por uma agressividade primitiva, um ódio primitivo, ou, na terminologia mais culta, um impulso de destruição, que contribui para aumentar ainda mais o perigo de que toda a civilização venha a explodir, aliás, uma tendência imanente que a caracteriza. Considero tão urgente impedir isto que eu reordenaria todos os outros objetivos da educação por esta prioridade (ADORNO, 1995, p. 155) .

Para o desenvolvimento de nossas atividades a anuência e o apoio das pedagogas foram fundamentais para o alcance de nossos objetivos. As crianças, ao notar o interesse de sua professora, revelavam maior interesse em participar e o faziam alegremente.

Com as respostas obtidas por meio de nossos questionários, pudemos vislumbrar que essas profissionais que conosco ficaram por esse breve período, agora certamente irão se alertar e ao menos discutir com as crianças sobre a necessidade de um comportamento mais preventivo.

Assim, continuaremos nos empenhando ao máximo para garantir a qualidade de vida no trânsito, em nossa cidade, por meio de novas estórias e de novos heróis.

REFERÊNCIAS.

ABRAMOVICH, Fanny. **Literatura infantil: gostosuras e bobices**. São Paulo: Scipione, 1997.

ADORNO, Theodor. **Dialética do esclarecimento.** Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

AROEIRA, Maria Luísa C.; SOARES, Maria Inês B.; MENDES, Rosa Emília A.. **Didática de pré-escola: vida e criança:brincar e aprender**. São Paulo: FTD, 1996, p. 167.

BETTELHEIM, Bruno. **Psicanálise dos Contos de Fadas,** 21ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

BARBOSA, Alaor. **O ficcionista Monteiro Lobato**. Editora Brasil,1996.

BAUMAN, Zigmunt. **Modernidade líquida**. Trad. Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BAZANI, Adami. **A HISTÓRIA DAS LEIS DE TRÂNSITO E O TRANSPORTE PÚBLICO AUXILIANDO NA DIMINUIÇÃO DOS ACIDENTES.** Disponível em : < http:// blogpontodeonibus. wordpress.com/2011/05/08/ a-historia – das - leis-de-transito -e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes/>. Acesso em 09 de junho de 2010.

BRAGA, Thiago Rodrigues. **Tragédia grega e polis**. Disponível em <htttp://www.mundodosfilosofos.com.br/tragédia-grega-e-polis.thm>. Acesso em 17 de maio de 2010.

BOZZA, Amanda. **Educação para o trânsito nas escolas ainda caminha a pé.** Disponível em: <http://www.portaldotransito.com.br/reportagens-especiais/educacao-para-o-transito-nas-escolas-ainda-caminha-a-pe.html>. Acesso em 21 de setembro de 2010.

BRASIL. Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria de Educação Fundamental. **Referencial Curricular para a Educação Infantil**, vol 1. Brasília: MEC/SEF 1998.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23/9/97. Brasília: DENATRAN, 2006.

BRITO, Eunice. **O dom**. Disponível em <http://www.semilla.com.br/artigo.php?id_artigo=4>. Acesso em 12 de setembro de 2010.

CAMPBELL, Joseph. **O poder do mito**. São Paulo: Palas Athena, 1990.

COELHO, Nelly Novaes. **O conto de fadas.** São Paulo: Ática S.A., 1987.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**. Riod e Janeiro: Rocco, 2010.

ELIADE, Mircea. **Aspectos do mito**. Lisboa: Edições70, 2000.

FARIA, Eloir Oliveira. **História dos transportes terrestres no mundo**. Disponível em: <http://www.transitocomvida.ufrj.br/HistoriaDoTransitoNoMundo.asp>. Acesso em 20 de julho de 2011.

FAUSTINO, Nádia. **História do automóvel**. Disponível em: http://www.jornallivre.com.br/138491/historia-do-automovel.html. Acesso em 14 de junho de 2010.

FILIPOUSKI , Ana Mariza R. (org.). **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

FREIRE, P. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

GERHARD, Bruno. **Rede Globo, a passagem do herói ao mito: Ayrton Senna.** Disponível em: <http://www.cesumar.br/comunicacao/arquivos/artigos2009/ bruno_gerhard.pdf>. Acesso em 11 de abril de 2010.

GOMES, Hamilton Cézario. **OPAS/OMS presente no lançamento da Decada de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 no Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://new.paho.org/bra/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=2041>. Acesso em 14 de março de 2011.

GUEDES, Andréia Dantas. **Campanha de humanização no trânsito: fique alerta**. Bauru, 1996.

JUNCAL, Kleide Santos de Almeida. **Comportamento de risco e acidentes de trânsito. Disponível em:** <http://www.posgraduar.com.br/Monografias/P%F3s-GraduaçãoEGestão,EducaçãoESegurançadoTrânsito/COMPORTAMENTODERISCOEACIDENTESDETRANSITOKleideSantosdeAlmeidaJuncal.pdf>. Acesso em 14 de março de 2011.

JUNG, C. G. **O Desenvolvimento da personalidade**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 1986.

JUNG, Carl G. **Os arquétipos e o inconsciente coletivo**. RJ: Vozes, 2008.

KOTHE, Flávio R. **O herói**. São Paulo: Àtica, 1987.

KRAMER, Sônia. **Leitura e escrita como experiência – seu papel na formação de sujeitos sociais.** Disponível em: <http://www.presencapedagogica.com.br/capa6/artigos/31.pdf >. Acesso em 11 de steembro de 2011.

LEFÈBVRE, Henri. **Metafilosofia – Prolongamentos. Tradução e Introdução: Roland Corbisier.** ed. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

LINARDI, Fred. **A origem do semáforo: Sinal de trânsito. Com o crescimento das cidades, eles organizavam fluxo de carros, carruagens e pedestres.** http://guiadoestudante.abril.com.br/estudar/historia/origem-semaforo-sinal-transito-435369. shtml. Acesso em 14 de março de 2011.

LIPMAN, Mathew. **Natasha: diálogos vygostkianos**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1997.

MARCONI, M.A. & Presotto, Z.M.N. **Antropologia: uma introdução**. 3ª. ed. São Paulo. Atlas, 1986.

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

MULLER, Lutz. O herói. **Todos nascemos para ser heróis**. São Paulo: Cultrix, 1987.

OLIVEIRA, Andrea Roberta de. **Educação, mídia e cognição**. Organizado por Maria Angélica Seabra Martins. Bauru, SP: Canal 6, 2010.

OLIVEIRA, Marta Kohl. **Vygotsky: aprendizado e desenvolvimento, um processo sóciohistórico** *(2a. ed.)*. São Paulo: Scipione, 1995.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE, 1998, **CID-10 - Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde,** 10ª Revisão. Tradução Centro Colaborador da OMS para a Classificação de Doenças em Português. 6.ed., São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE, BANCO MUNDIAL, 2004, **Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito**, Genebra, Suíça. Disponível em: http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/es/. Acesso em 14/02/2007.

PEREIRA, Maria Helena da Rocha. **Estudos de história da cultura clássica – cultura grega.** Coimbra**:** Fundação Calouste Gulbenakian, 1997. v.1.

QUEIRÓS, Bartolomeu Campos de. **O livro é passaporte, é bilhete de partid**a. Belo Horizonte: Miguilim, 1999.

REGO, Teresa Cristina. **Vygotsky: uma perspectiva histórico-cultural da educação**. Petrópolis: Vozes, 2001.

RODRIGUES, Juciara. **Educação de Trânsito no Ensino Fundamental**. Brasília – DF:Coleção Rumo a Cidadania, 2007.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Psicopedagogia do trânsito : princípios psicopedagógicos da educação transversal para o trânsito para professores do ensino fundamental**. Campo Grande: UCDB, 2004.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Educando para o trânsito: ensino fundamental: quarta série.** Campo Grande: UCDB, 2005.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Educando para o trânsito : ensino fundamental: segunda série.** Campo Grande: UCDB, 2005.

SALIS, Viktor D. **Mitologia Viva.** São Paulo: Editora Nova Alexandria, 2003.

_____. **Os Doze Trabalhos de Hércules para o Caminho do Herói em Busca da Eternidade.** São Paulo: Transformarte, 2002.

TELLES, Verônica; VALLE, Cléa Fernandes Ramos. **O mito do conceito de herói.** http:// revista.isat.edu.br/index.php/arquivos/article/view/PDF/2. Acesso em 27 de março de 2011.

VERNANT, Jean-Pierre. **Mito e pensamento entre os gregos**. Estudos de psicologia histórica. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

_____. **Mito e sociedade na Grécia Antiga**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999.

_____; VIDAL-NAQUET, Pierre. **Mito e tragédia na Grécia Antiga**. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1986.

VYGOTSKY, L. S. **A Formação social da mente**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

_____. **Psicologia pedagógica**. Porto Alegre: Artmed, 2003.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos.** Porto Alegre: Bookman, 2003.

ZILBERMAN, Regina. **A literatura infantil na escola**. São Paulo: Ed. Global, 2003.

APÊNDICE 1

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado(a) a participar, como voluntário(a), da pesquisa com pais e alunos do Projeto Pés em Rodas, no caso de você e seu filho(a) concordar em participar, favor assinar ao final do documento. Sua participação não é obrigatória, e, a qualquer momento, você poderá desistir de participar e retirar seu consentimento. Sua recusa não trará nenhum prejuízo em sua relação com o pesquisador(a) ou com a instituição. A pesquisa será realizada em dois momentos, o primeiro agora, no início de nosso trabalho junto a seus filhos(as) e ao término deste.

Você receberá uma cópia deste termo onde consta o telefone e endereço dos pesquisadores, podendo tirar dúvidas do projeto e de sua participação.

NOME DA PESQUISA: pesquisa com pais – Projeto Pés em Rodas -.

PESQUISADOR(A) RESPONSÁVEL: Anauá Moreira.

ENDEREÇO: Praça João Paulo II, s/nº, Jd Santana.

TELEFONE: 3018-1117 ou 3233-9008.

PESQUISADORES PARTICIPANTES: Anauá Moreira e Lauro Bortolomai

PARCEIROS: EMDURB, Secretaria de Educação e UNESP.

OBJETIVOS: Realizar atividades educativas sobre o trânsito com as crianças.

PROCEDIMENTOS DO ESTUDO: Se concordar em participar da pesquisa, você terá que responder a um questionário sobre o comportamento de seu filho no trânsito antes e depois do trabalho realizado pelos monitores do Setor de Educação / EMDURB na escola.

BENEFÍCIOS: Relatando sua experiência no trânsito, bem como sugerindo melhorias para este você estará contribuindo para a melhoria da qualidade de vida de todos.

CONFIDENCIALIDADE DA PESQUISA: Garanto o sigilo que assegure a sua privacidade quanto aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa, informando que somente serão divulgados dados diretamente relacionados aos objetivos da pesquisa e alterando o seu nome na publicação / divulgação do trabalho, quando esta ocorrer.

Assinatura da Pesquisadora Responsável:

_____

CONSENTIMENTO DE PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO SUJEITO

Eu, _____, RG/CPF_____/_____, declaro que li as informações contidas nesse documento, fui devidamente informado(a) pelos pesquisadores – Anauá Moreira / Lauro Bortolomai - dos procedimentos que serão utilizados, confidencialidade da pesquisa, concordando ainda em participar da pesquisa. Foi-me garantido que posso retirar o consentimento a qualquer momento, sem que isso leve a qualquer penalidade. Declaro ainda que recebi uma cópia desse Termo de Consentimento.

Bauru. / / 2011

NOME E ASSINATURA:

_____ _____

(Nome por extenso) (Assinatura)

APÊNDICE 2

Emef Cônego Aníbal Difrância **Data: / /2011**
1- Sexo ( ) Masculino ( ) Feminino
2- Idade ( ) De 18 a 25 ( ) De 25 a 35 ( ) Mais de 35
3- Quanto tempo de docência? _____
4- Já participou na escola de algum projeto de trânsito feito por outra instituição? ( ) Sim ( ) Não Se sim, qual?_____
5- Você percebeu alguma mudança de comportamento em seus alunos (as) após as orientações? ( ) Sim ( )Não Quais mudanças? _____
6- E o seu comportamento mudou ? ( ) Sim ( )Não Se sim, cite exemplos_____
7- Você avalia como necessário a divulgação de exemplos positivos também para a educação no trânsito? ( ) Sim ( )Não Por que?_____
8- O que você achou do recurso da contação de histórias enquanto sensibilizador para o trabalho de educação no trânsito? _____
9- Você considera positivo o trabalho com a figura do herói tanto na contação de histórias quanto na criação do conto coletivo? Comente. _____
10- Sugestões / Dúvidas / Críticas _____
*Opcional: Nome_____

APÊNDICE 3

PESQUISA DE OBSERVAÇÃO

Escola_____Data_____/_____/___ Hs_____

Quantidade aproximada de pessoas observadas: _____

Locomoção:

[ ] A pé [ ] Carro [ ] Moto [ ] Bicicleta

[ ] Ônibus Escolar [ ] Perua escolar

A maioria atravessa na faixa? Sim ( ) Não ( )

Crianças ficam esperando na rua? Sim ( ) Não ( )

Pais estacionam regularmente? Sim ( ) Não ( )

Motoristas desembarcam as crianças próximas ao portão? Sim ( ) Não ( )

Motoristas desembarcam as crianças do outro lado da rua? Sim ( ) Não ( )

Motoristas respeitam as baias de perua escolar? Sim ( ) Não ( )

Motoristas usam o cinto de segurança? Sim ( ) Não ( )

Crianças usam o cinto no banco de trás? Sim ( ) Não ( )

Crianças usam o capacete? Sim ( ) Não ( )

Crianças menores de 7 anos são transportadas de moto? Sim ( ) Não ( )

Ciclistas usam equipamentos de segurança? Sim ( ) Não ( )

Obs: _____

ANEXO 1

Samba Enredo 2004 - Não Corra, Não Mate, Não Morra, Pegue Carona Com a Mocidade! Educação No Trânsito

G.R.E.S. Mocidade Independente de Padre Miguel

Brilhou um novo dia
Pegue carona com a Mocidade
O corso da alegria
A despertar toda cidade
É manhã de carnaval
Dou um alerta geral
Vamos colocar o cinto, respeitar a vida
Um descuido é fatal
A máquina evoluiu
O mundo inteiro aplaudiu
Atraindo aventureiros
Traiu o Senna, o orgulho brasileiro
Amor, paixão, velocidade é ilusão
Dirijo meu carro
Se tomo um pileque
Dou a vez na direção
Basta de tanto acidente
Não seja imprudente
Subir ao pódio assim não dá (meu Brasil)
Seja mais consciente
A vida é um presente
Chegou a hora de mudar
Sai desse "pega" moleque
Pisa no breque
Tem alguém a te esperar

Veja a harmonia do sol e da lua
Um exemplo a se espelhar
Pare, pense
Olhe a sinalização
Proteja quem te ama
Siga em paz na direção

ANEXO 2

Educando para o Trânsito
PARE
ESCOLAR
4ª Série do Ensino Fundamental
Maria Lúcia A. Kutianski & Silvio J. Mazalotti de Araújo
KALIMERA

ANEXO 3

HÉRCULES

(Capítulo XIX, pgs 147 - 151)

Hércules era filho de Júpiter e Alcmena. Como Juno era sempre hostil aos filhos de seu marido com mulheres mortais, declarou guerra a Hércules desde o seu nascimento. Mandou duas serpentes matá-lo em seu berço, mas a precoce criança estrangulou-as com suas próprias mãos. Pelas artes de Juno, contudo, ele ficou sujeito a Euristeus e obrigado a executar todas as suas ordens. Euristeus impôs-lhe a realização de façanhas perigosíssimas, que ficaram conhecidas como "Os Doze Trabalhos de Hércules". A primeira foi a luta contra o leão de Neméia. A fera causava devastações no vale daquele nome e Euristeus ordenou a Hércules que lhe trouxesse a pele do monstro. Depois de se utilizar, em vão, de sua clava e de setas contra o leão, Hércules estrangulou-o com as próprias mãos. Voltou levando nos ombros o leão morto, mas Euristeus ficou tão amedrontado à vista daqueles despojos e da prova da força prodigiosa do herói, que lhe ordenou que, dali em diante, prestasse conta de suas façanhas fora da cidade. O trabalho seguinte foi a matança da hidra de Lerna. Esse monstro devastava a região de Argos e habitava um pântano perto do povo de Amione. Esse poço fora descoberto por Amione, quando a seca devastava a região e Netuno, que a amava, deixara-a tocar na rocha com seu tridente e três nascentes surgiram dali. A hidra escolheu para moradia aquele local e Hércules foi mandado matá-la. O monstro tinha nove cabeças, sendo a do meio imortal. Hércules esmagava essas cabeças com sua clava, mas, em lugar da cabeça destruída, nasciam duas outras de cada vez. Afinal, com a ajuda de seu fiel servo Iolaus, o semideus queimou as cabeças da hidra e enterrou a nona, a imortal, sob um enorme rochedo. Outro trabalho de Hércules foi a limpeza das cavalariças de Augias, rei da Elida, que possuía um rebanho de três mil bois, havendo trinta anos que não eram limpos os estábulos. Hércules desviou os cursos dos rios Alfeu e Peneu, para atravessá-los, fazendo a limpeza em um dia. O trabalho seguinte foi de natureza mais delicada. Admeta, filha de Euristeus, desejava ardentemente possuir o cinto da rainha das Amazonas e Euristeus ordenou a Hércules que o fosse buscar. As amazonas constituíam uma nação de mulheres muito belicosas, que possuíam diversas cidades florescentes. Tinham o costume de criar apenas as crianças do sexo feminino; os

meninos eram mandados para os países vizinhos, ou mortos. Hércules partiu acompanhado por um certo número de voluntários e, depois de várias aventuras, chegou ao País das Amazonas. Hipólita, a rainha, acolheu-o benevolentemente e concordou em entregar-lhe o cinto, mas Juno, tomando a forma de uma amazona, convenceu as demais que os estrangeiros estavam raptando sua rainha. Elas armaram-se imediatamente e atacaram o navio. Hércules, julgando que Hipólita tivesse agido traiçoeiramente, matou-a e, levando o cinto, fez a viagem de volta. Outra tarefa de que Hércules foi incumbido foi a de levar a Euristeus os bois de Gerião, monstro de três corpos que vivia na Ilha de Eritéia (a vermelha), assim chamada porque ficava situada a oeste, sob os raios do sol poente. Acredita-se que se tratava da Espanha. Gerião era o rei do país. Depois de atravessar vários países, Hércules chegou, afinal, à fronteira da Líbia e Europa, onde ergueu as duas montanhas de Calpe e Ábila, como lembrança de sua passagem, ou, de acordo com outra versão, abriu uma montanha pelo meio, formando entre elas o Estreito de Gibraltar. As duas montanhas foram denominadas Colunas de Hércules. Os bois estavam guardados pelo gigante Eurítion e seu cão de duas cabeças, mas Hércules matou o gigante e o cão, e levou os bois para Euristeus. O trabalho mais difícil foi o de colher os pomos de ouro das Hespérides, pois Hércules não sabia onde encontrá-los. Eram as maçãs que Juno recebera, por ocasião de seu casamento, das deusas da terra e que confiara à guarda das filhas de Héspero, ajudadas por um vigilante dragão. Depois de várias aventuras, Hércules chegou aos Montes Atlas, na África. Atlas era um dos titãs que fizera guerra aos deuses e, depois da derrota, fora condenado a sustentar nos ombros o peso do céu. Era o pai das Hespérides, e Hércules pensou que, se alguém estava em condições de encontrar as maçãs, seria ele. Como poderia, porém, afastá-lo de seu posto ou sustentar o peso do céu, durante sua ausência? Hércules sustentou o firmamento nos próprios ombros e mandou Atlas procurar as maçãs. O titã voltou com os frutos de ouro e, embora com alguma relutância, reassumiu seu posto e deixou Hércules voltar para fazer entrega dos pomos de ouro a Euristeus. Milton, no "Comus", refere-se às Hespérides como filhas de Héspero e sobrinhas de Atlas:

... em meio dos jardins formosos
De Héspero e suas três formosas filhas,
Que cantam junto à árvore de ouro.

Os poetas, levados pela analogia do lindo aspecto do céu no oeste, ao sol poente, no crepúsculo, imaginavam o Ocidente, como uma região de brilho e beleza, ali colocando as Ilhas Afortunadas, a vermelha Ilha Eritéia, na qual pastavam os bois de Gerião, e a Ilha das Hespérides. Supõe-se que as maçãs douradas eram as laranjas da Espanha, sobre as quais os gregos teriam informações incompletas.

Uma celebrada façanha de Hércules foi sua vitória sobre Anteu, filho da Terra, poderoso gigante e lutador, cuja força era invencível, enquanto estivesse em contato com a Terra, sua mãe. Anteu obrigava todos os estrangeiros que apareciam em seu país a lutar com ele, com a condição de que, se fossem vencidos (como sempre eram), seriam mortos. Hércules enfrentou-o e, verificando que não adiantava lançá-lo ao solo, pois ele sempre se levantava com redobrado vigor, depois de cada queda, ergueu-o no ar e estrangulou-o.

Caco era um enorme gigante, que habitava uma caverna do Monte Aventino e devastava a região vizinha. Quando Hércules levava de volta os bois de Gerião, Caco furtou uma parte do gado, enquanto o herói dormia. A fim de que as pegadas dos animais não pudessem revelar para onde eles haviam sido levados, Caco os arrastou pela cauda para sua caverna, de sorte que as pegadas davam a impressão de que os bois haviam seguido na direção oposta. Hércules teria sido iludido por esse estratagema, se não tivesse passado, com o resto do rebanho, diante da caverna onde os animais furtados estavam escondidos. Os bois puseram-se a mugir e foram descobertos. Caco foi morto por Hércules. A última façanha de Hércules que mencionaremos1 foi a de ter trazido Cérbero do mundo dos mortos para a terra. Hércules desceu ao Hades, acompanhado de Mercúrio e Minerva, e obteve licença de Plutão para levar Cérbero ao mundo superior, contando que conseguisse fazê-lo sem se valer de armas. A despeito da resistência do monstro, Hércules agarrou-o, subjugou-o e levou-o até Euristeus, conduzindo-o de volta em seguida. No Hades, obteve a libertação de Teseu, seu admirador e imitador, que fora aprisionado durante uma tentativa malsucedida de raptar Prosérpina. Num ímpeto de loucura, Hércules matou seu amigo Ífitus e foi condenado, por esse delito, a tornar-se escravo da Rainha Onfale, durante três anos. Durante esse tempo, a natureza do herói modificou-se. Ele tornou-se efeminado, usando às vezes, vestes femininas e tecendo lã com as servas de Onfale, enquanto a rainha usava sua pele de leão. Terminada a pena, Hércules desposou Dejanira, com a qual viveu em paz durante três anos. Numa certa ocasião em que viajava em companhia da esposa, os dois chegaram a um rio, através do qual o centauro Néssus transportava os viajantes,

mediante pagamento. Hércules vadeou o rio, mas encarregou Néssus de transportar Dejanira. O centauro tentou fugir com ela, mas Hércules, ouvindo seus gritos, lançou uma seta no coração de Néssus. Moribundo, o centauro disse a Dejanira para recolher uma porção de seu sangue e guardá-la, pois serviria de feitiço para conservar o amor do marido. Dejanira assim o fez e não passou muito tempo antes de ter idéia de se utilizar e antes que se passasse muito tempo chegou uma ocasião de se utilizar do recurso. Em uma de suas expedições vitoriosas, Hércules aprisionara uma linda donzela, chamada Iole, por quem parecia estar muito mais interessado do que Dejanira achava razoável. Quando ia oferecer sacrifícios aos deuses, em honra de sua vitória, Hércules mandou pedir à esposa uma túnica branca, para usar na cerimônia. Dejanira, achando a ocasião oportuna para experimentar o feitiço, embebeu a túnica no sangue de Néssus. Naturalmente, teve o cuidado de eliminar os sinais de sangue, mas o poder mágico permaneceu e, logo que a túnica se aqueceu ao contato de Hércules, o veneno penetrou em seu corpo, provocando-lhe terríveis dores. Frenético, Hércules agarrou Licas, que levara a túnica fatal, e atirou-o ao mar. Ao mesmo tempo, procurava arrancar do corpo a túnica envenenada, mas esta saía com pedaços de sua carne, em que se colara. Nesse estado, ele foi levado para casa num barco. Ao ver o que fizera involuntariamente, Dejanira enforcou-se. Preparando-se para morrer, Hércules subiu ao Monte Eta, onde construiu uma pira funerária de árvores, deu o arco e as setas a Filoctetes e deitou-se na pira, apoiando a cabeça na clava e cobrindo-se com a pele do leão. Com a fisionomia tão serena, como se estivesse à mesa de um festim, mandou que Filoctetes aplicasse a tocha à pira. As chamas espalharam-se e, em pouco, envolveram tudo. Milton assim alude ao desespero de Hércules:

Foi assim, quando Alcides vitorioso,
Da venenosa túnica, no corpo,
Os efeitos sentindo, desvairado,
Os pinheiros tessálios arrancou
Pelas raízes e, do cume do Etna,
Licas tirou para lançá-lo ao mar.

Os próprios deuses sentiram-se perturbados ao verem o fim do herói terrestre, mas Júpiter, com fisionomia jovial, assim se dirigiu a eles: — Sinto-me satisfeito ao ver vossas fisionomias, meus príncipes, e feliz ao perceber que sou rei de súditos leais e que

meu filho goza de vossa simpatia. Se bem que vosso interesse por ele provenha de seus nobres feitos, isto não é menos grato para mim. Posso vos dizer, porém, que não há motivos para temor. Aquele que venceu tudo mais não será vencido por aquelas chamas que vedes crepitar no Monte Eta. Apenas pode perecer sua parte materna; o que ele recebeu de mim é imortal. Eu o trarei morto para a terra, até às praias celestes, e peço-vos que o recebais com benevolência. Se algum de vós se sente ofendido pelo fato de ele haver alcançado essa honra, ninguém poderá, porém, negar que ele a merece. Os deuses deram o seu consentimento. Juno ouviu com certa contrariedade as últimas palavras, que lhe eram dirigidas em particular, mas não bastante para lamentar a resolução do marido. Assim, quando as chamas consumiram a parte materna de Hércules, a parte divina, em vez de ser afetada, pareceu receber maior vigor, assumir um porte mais altivo e maior dignidade. Júpiter envolveu-o numa nuvem e levou-o num carro puxado por quatro cavalos para morar entre as estrelas. E, quando Hércules tomou seu lugar no céu, Atlas sentiu aumentar o peso do firmamento. Juno, reconciliada com ele, deu-sua filha Hebe em casamento.

ANEXO 4

NOSSAS PRODUÇÕES

EMEF Cônego Aníbal Difrância

Aluno: VITOR A Ano: _____

Profª: Daniela Data: 5/5/2011