

O Currículo Interdisciplinar e a Educação para O Trânsito

João Pedro Peres Rodrigues¹

RESUMO: Este artigo tem duas intenções: apresentar um panorama da história da educação para o trânsito e defender, tendo em conta o traçado da nova política educativa do Ministério da Educação, uma proposta curricular para interdisciplinaridade, onde estão contempladas disciplinas de Educação para o Trânsito. O discurso da interdisciplinaridade tem sido priorizado em documentos oficiais e fazem parte do pensamento crítico educacional. Como consequência do surgimento de uma nova abordagem no currículo, decorrente da condução de concepções pós - modernistas, a interdisciplinaridade abre a possibilidade de se a refletir sobre a escola, não só investigando sobre o interior da mesma, mas analisando-a em suas conexões com outras pessoas e as suas necessidades sociais.

PALAVRAS – CHAVES: educação, trânsito, historicidade

***ABSTRACT:** This article has two intentions: to present a panorama of the history of the education for the transit; and to defend, considering the route of the new educational politics of the Ministry of the Education, a proposal curricular to interdisciplinar, where is contemplated disciplines it Education for the Transit, praised for the Ministry of justice. The speech of the interdisciplinaridade has been prioritized in official documents and the critical educational thought. As consequence of the sprouting of a new approach in the curricular, deriving conduction of the after-modern conceptions, the interdisciplinaridade opens the possibility of if to reflect on the school, not investigating only on the inside of it, but analyzing it in its connections with others you discipline and the necessities sociais.*

***KEY WORDS:** education, traffic, history*

1. Introdução

O educador Paulo Freire costumava dizer que só podemos falar, pensar e escrever a partir do lugar onde pisamos, ou seja, o que alicerça a nossa visão sobre o mundo é a vivência, as experiências que cada um traz na sua bagagem social e cultural. Desta forma, comigo também não poderia ser diferente, pois o rumo das minhas preocupações de pesquisa é fruto da minha vivência enquanto educador do ensino médio e superior, assim como da minha experiência no trato com questões sobre a educação para o trânsito, oriundas do meu trabalho na corporação militar.

¹ Doutorando em Educação, Comunicação e Administração, na Universidade São Marcos; Mestre em Educação, pela Universidade Paulista – UNIP/SP; Graduado em Filosofia, exerceu a atividade de Professor na Faculdade Don Domenico na Cidade de Guarujá/SP, ministrando aulas de Filosofia geral, Filosofia da Educação, e Método e Técnica de Pesquisa, nos cursos de Pedagogia, Letras e História.



Este artigo tem dois propósitos: apresentar um panorama da história da educação para o trânsito; e defender, considerando a direção da nova política educacional do Ministério da Educação, uma proposta curricular interdisciplinar, onde esteja contemplada a disciplina **Educação para o Trânsito**, preconizada pelo Ministério da Justiça.

O discurso da interdisciplinaridade tem sido priorizado nos documentos oficiais e no pensamento educacional crítico. Como consequência do surgimento de um novo enfoque na condução curricular, oriundo das concepções pós-modernas, a interdisciplinaridade abre a possibilidade de se refletir sobre a escola, não investigando apenas por dentro dela, mas analisando-a em suas conexões com outras disciplinas e com as necessidades sociais.

Embora o termo INTERDISCIPLINARIDADE possua uma etimologia variada, estou compreendendo a interdisciplinaridade como uma prática pedagógica que visa a articulação entre saberes e busca harmonizar de maneira integrativa a totalidade do ser. Desta maneira, amparado nas concepções pedagógicas teórico-críticas tento encaminhar este texto na direção de pensar um currículo que inclua a educação para o trânsito, pois a educação tem sido apontada pelas autoridades como uma das soluções para os diversos problemas existentes no sistema viário.

Há uma corrente que acredita em mudanças a partir de uma conscientização de toda a população, e que o trânsito no Brasil possa mudar quando houver uma conscientização provocada por uma revolução cultural. Acredita-se que isso seja possível através da educação; não excluindo a participação de outras áreas do saber, como o Direito, a psicologia, a Engenharia, dentre outras. Tal afirmação me levou a considerar a interdisciplinaridade como um dado relevante dentro da perspectiva pedagógica.

2. Uma Breve História da Educação para o Trânsito

Historicamente, a educação de trânsito surge com o objetivo de amenizar a violência do trânsito em consequência dos inúmeros acidentes de trânsito. As medidas legais tinham caráter normativo e educativo, mas não bastavam para evitar que fatos danosos acontecessem nas vias públicas. As primeiras referências sobre educação de trânsito, como disciplina, encontram-se nos Estados Unidos e são relacionadas com “driver education”. Tais referências aparecem na década de 20, já integradas ao currículo de algumas “high schools”, cujo objetivo desses programas era



habilitar o indivíduo a dirigir veículos automotores e transmitir noções sobre a manutenção, funcionamento e conhecimento das leis de circulação viária .

O maior interesse na incorporação dessa disciplina ao currículo escolar, na década seguinte, era das companhias de seguro e da “American Automobile Association”, cujas preocupações, por um lado, voltavam-se para a venda de um maior número de veículos, e por outro, a manutenção preventiva, procurando-se com isso diminuir os gastos com indenizações.

Além da introdução da disciplina de trânsito em algumas escolas, ainda na década de 30, o governo americano, com o objetivo de diminuir os acidentes de trânsito, que estavam tornando o sistema viário perigoso, adota campanhas de educação pública, principalmente na cidade de Nova York, onde o índice de acidentes de veículos automotores estava aumentando freqüentemente.

Outro país a preocupar-se com o trânsito foi à Inglaterra. Os ingleses, como já foi citado, desde o início do surgimento dos primeiros veículos automotores, preocuparam-se em criar normas e adotar medidas que viessem a viabilizar a segurança do tráfego em suas cidades. Dentre as medidas saneadoras, estava à preocupação com estudos das vias de tráfego, voltados para a redução de acidentes, que cresciam à medida que aumentava o número de veículos em circulação.

Em termos de disciplinar o trânsito de pessoas e de veículos, utilizando-se dispositivos legais, muitos países, principalmente os Estados Unidos da América e a Inglaterra, parecem ter sido os pioneiros, a partir do surgimento do automóvel motorizado. Acreditava-se na eficácia da lei para ordenar o tráfego e coibir os abusos praticados por pessoas quando dirigiam seus veículos. Vários dispositivos de segurança eram adotados, com o intuito de oferecer maior segurança ao condutor e ao pedestre. Portanto, até fins dos anos 50, a educação de trânsito estava vinculada às normas disciplinadoras, isto é, não havia programas educativos específicos que visassem ao preparo do indivíduo para a prática do trânsito de modo geral, incluindo pedestres e motoristas.

Os EUA, apesar de terem introduzido no currículo de algumas escolas programas educativos de matéria de trânsito, estes se destinavam a fornecer subsídios à prática de direção e à manutenção veicular. Enquanto isso, países europeus como a Suécia, procuraram desenvolver uma legislação rigorosa, visando responsabilizar os condutores de veículos pelos acidentes graves que viessem a cometer em virtude de inobservância das normas estabelecidas.



Os acidentes de trânsito começam a fazer parte das discussões técnica e política a partir de 1956. Esse tema foi colocado em pauta a partir do momento que o automóvel passa a integrar a vida das pessoas, principalmente nos Estados Unidos. Embora a utilização do automóvel fosse comum e os acidentes também fizessem parte da rotina da população americana, somente em fins da década de 60, é que o governo resolve tratar a questão da segurança viária em âmbito federal, através do “Department of Transportation” que passa a estabelecer normas rígidas para a incorporação de fatores e dispositivos de segurança de veículos.

Mas, foi na década de 70, que um maior número de países começou a se preocupar com a questão da segurança viária, e passou a tratar o assunto de maneira técnica. Dentre esses países, os que trataram a questão viária como prioridade nacional, a partir daquela década, foram: *a França, o Japão e a Austrália.*

A França criou o Conselho Interministerial para a Segurança Viária em 1972, que tomou as primeiras medidas para controlar as atividades viárias, cujo objetivo era tornar o sistema seguro para diminuir o número de acidentes de trânsito.

As medidas tomadas pelos diversos países desenvolvidos refletem momentos distintos de saturação do tráfego nas vias públicas e da violência, em virtude de grande número de acidentes de trânsito. Essas ações emergentes adotadas foram possíveis, a partir do momento em que o trânsito passou a ocupar espaço relevante na política nacional daqueles países.

Autoridades brasileiras, e mesmo a opinião pública, influenciadas pelos meios de comunicação, através da imprensa falada e escritas, têm se manifestado a respeito da educação de trânsito, procurando comparar nossos problemas de trânsito com as experiências vividas pelos países desenvolvidos, sem, no entanto considerar as diferenças sócio-culturais e os aspectos estruturais de cada sociedade.

Para comparar políticas e experiências dos países citados e de outros, com as do Brasil, sabe-se que é necessário: levar em conta o fato de diferentes abordagens da relação entre o indivíduo e o trânsito, e a sociedade. Enquanto, nos Estados Unidos, explica o autor, a preocupação com a segurança está voltada para o uso do automóvel e a perícia de seus condutores, na Europa e no Japão, a preocupação se faz com o uso de equipamentos coletivos e alternativas de transportes de massa.



No Brasil, a preocupação com a adoção de medidas de caráter educativo, pode ser verificada a partir do final da década de 60. Através da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN², que institui diretriz para a Semana Nacional de Trânsito e orienta o desenvolvimento da campanha que deve atingir a todos os cidadãos, *através de intensa propaganda e aplicação por parte do povo de aspectos legais da sistemática do trânsito.*

Com essa medida, o governo brasileiro acreditava contribuir para conscientização do povo para a prática segura do trânsito. As medidas educativas adotadas oficialmente pelo Brasil se encerram na Fiscalização diária de veículos e na Semana Nacional de Trânsito, que acontece anualmente, de 18 a 25 de setembro, cujos temas abordados, abrangem discussões sobre administração do trânsito, comportamento e deveres dos usuários, e sinalização viária; além do aspecto moral e cultural, que pode influenciar na ordem do trânsito.

A educação de trânsito tradicionalmente surge como atividade de ensino de medidas de segurança realizada na escola, denominada “traffic education”, cujo objetivo seria ensinar e pesquisar comportamentos adequados à nova realidade tecnológica frente ao advento do automóvel. Os conhecimentos necessários à segurança viária, nos Estados Unidos, Japão e Europa, são difundidos através da introdução de disciplina “Segurança de Trânsito”, nos currículos escolares ou através de implementação de programas e incentivos à criação de associações de escolares com objetivo de divulgar e promover a assimilação de comportamentos e atitudes de atenção no trânsito e reflexão sobre situações que representem perigo potencial.

3. A Educação para o Trânsito e o Currículo Interdisciplinar.

Entendo que o Currículo é o conjunto de todas as atividades de conhecimento vivenciadas pelos alunos, assim, concordo que a escola pode colaborar para educar para o trânsito. Entretanto, não basta a inclusão formal da disciplina Educação para o Trânsito no currículo escolar, principalmente porque esse tipo de disciplina não pode restringir-se a um modelo de currículo formal e descritivo. É preciso, antes de tudo, focalizar a escola e o currículo dentro do conjunto das relações sociais, desta maneira, será possível desenvolver uma educação para o trânsito,

² **Resolução CONTRAN nº 420**, de 31 de Julho de 1969 - aprova diretriz para a realização da Campanha Nacional Educativa de Trânsito em todo o território nacional (atualizada com a adoção do novo Código de Trânsito Brasileiro,



conectada a interdisciplinaridade. Esta se impõe hoje como alternativa para se ultrapassar fronteiras, dialogar com várias disciplinas e construir um fazer pedagógico que modifique o real, assim como pela necessidade de se empregar energias e recursos num projeto que provoquem resultados visíveis, perceptíveis.

Os discursos a respeito da Educação para o Trânsito sempre apareceram fragmentados e retratam, na maioria das vezes, idéias proferidas por autoridades de trânsito e publicadas pela imprensa, cujos diagnósticos dos problemas da violência e do caos não eram fundados em estudos técnicos sobre a questão.

A educação para o trânsito, do mesmo modo encontrava-se definida através de notas e relatórios técnicos e de artigos produzidos na época, como: processo de transmissão de informações relativas ao sistema viário, que visa desencadear atitudes e comportamentos coerentes com o estágio e desenvolvimento do sistema e com o nível de adaptação de seus agentes.

Desta maneira, os diversos problemas decorrentes do dia a dia no trânsito eram diagnosticados a partir de notas publicadas pela imprensa, como sendo decorrentes de fatores que envolviam: o comportamento inadequado de motoristas e pedestres como reflexo da defasagem existente entre o homem e a realidade de trânsito; defasagem explicada como: o recente aparecimento em massa do automóvel, o êxodo rural, e a má formação em relação ao trânsito.

Como solução, era apresentado um modelo de educação voltado para a transmissão de conteúdos, isto é, dever-se-ia expor o homem a informações e conteúdos que fossem suficientes para eliminar aquelas defasagens comportamentais e sociais. Os conteúdos e as informações, diziam respeito às mudanças na legislação, sinalização, alteração de fluxo, orientação de percurso etc.

Todavia, a maneira encontrada pelas autoridades para informar a população sobre os conteúdos necessários à adaptação à nova realidade imposta pelo automóvel, e para que se adquirisse o comportamento adequado para o trânsito, foi através de distribuição de folhetos, cuja atividade ficava a cargo da Engenharia de Tráfego. A escola, enquanto instituição formal de ensino, estava sempre à margem, no máximo, participava de campanhas sobre o trânsito. Percebe-se aí uma falha na condução do currículo escolar, pois não percebe a necessidade de se



realizar uma educação contínua para o trânsito, principalmente, à medida que a convivência nas grandes metrópoles se caracteriza pelo caos urbano e, portanto, é urgente a necessidade de se criar alternativas que colaborem para um convívio social menos agressivo e mais solidário.

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET - elaborou programa e material didático para a Educação para o Trânsito ao nível do ensino médio, mas na verdade os programas ficaram somente ao nível do ensino fundamental, e foram desenvolvidos em instituições municipais e em algumas escolas particulares. Os programas, de acordo com dados disponíveis na biblioteca da CET, constituíram de treinamento de professores da rede municipal e de escolas particulares e distribuição de material para professores e alunos.

Quanto à eficiência de tais programas, nada se sabe, uma vez que não houve controle efetivo sobre eles. Um fator negativo foi a não participação das escolas da rede estadual, apesar de fazerem parte do plano do governo federal. Além desse fator, verificam-se outros fatores negativos, tais como: relatórios mal elaborados impossibilitando saber, o número de escolas participantes do projeto; números de professores treinados, o que deixou dúvida quanto à unidade de origem, não sendo, portanto, possível nem somar, nem comparar os dados existentes.

Em 1979, um convênio celebrado entre a Prefeitura Municipal de São Paulo e o Ministério da Justiça, permitiu a realização de um projeto de educação para alunos do ensino médio, visando a faixa etária dos 14 aos 18 anos. Tal projeto foi precedido pela elaboração de pesquisa sobre comportamento do adolescente no trânsito em áreas urbanas brasileiras. A pesquisa procedeu a uma discussão metodológica para coleta de dados, com a utilização de procedimentos qualitativos: análise do conteúdo de entrevistas abertas realizadas com jovens em áreas metropolitanas brasileiras, análises de boletins de ocorrência em que houvesse envolvimento de acidentado nessa faixa etária. Foi realizado em dois grupos de jovens, os jovens “rachistas”³, e envolvidos em acidentes de trânsito (este segundo grupo foi considerado em várias capitais brasileiras).

O resultado obtido apresentou o perfil do jovem como preconceituoso em relação à juventude (duvidando da própria prudência, experiência e maturidade de seu grupo) Assim, esses jovens foram descritos em parte como “vítimas”, em parte como “cúmplices”, manifestando um

³ **Rachista:** jovem que pratica corridas pelas ruas, geralmente à noite, na Cidade de São Paulo.

comportamento ambíguo, ao mesmo tempo de vítima, ao mesmo tempo culpado, conclui-se analisando os relatórios.

Diante desse resultado é que foi proposto o seguinte subsídio para o programa de educação:

- necessidade de a Escola contribuir para a formação de uma atitude de responsabilidade social, de cidadania e urbanidade,
- os jovens sabem intelectualmente o que é correto em termos de seu comportamento na circulação urbana, faltando-lhes alternativas de vivência que estabeleçam critérios de reciprocidade de direito e deveres no trânsito,
- necessidade de estabelecer três ações conjugadas: as educativas, as legislativas e as coercitivas.

Refletindo sobre tais estudos, entendo que a inclusão da disciplina Educação para o Trânsito no currículo do ensino fundamental e médio, trabalhada a partir dos princípios da interdisciplinaridade, poderá contribuir para uma prática social orientada por uma ética no trânsito; poderá contribuir para a valorização da vida humana e conscientizar em direção a um novo modelo de comportamento coletivo.

Acredito, portanto, que para haver maior segurança no sistema viário e diminuir o índice de violência, sejam necessários empreender esforços que visem valorizar a vida humana. Se o indivíduo não tiver motivos para preservar sua própria vida, nenhum esforço será suficiente para adequar seu comportamento para o trânsito.

A educação para o trânsito, caso seja introduzida no currículo escolar, além de seu objetivo que é o de desenvolver atitudes corretas para a prática do trânsito, precisa voltar-se para o preparo do cidadão para o exercício da cidadania, a valorização e a promoção da vida.

Referências Bibliográficas

- ADORNO, Rubens de Camargo Ferreira. *Educação em Saúde, Conjuntura Política e Violência no Trânsito: o caso da cidade de São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.
- ARAÚJO, Julieta. *Educação de trânsito na escola*. 1. ed. Florianópolis: D.N.E.R. - 16º Distrito Rodoviário Federal, 1977.
-



- BRASIL. *Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966*. Institui o Código Nacional de Trânsito. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil), Brasília, 22 de setembro de 1966.
- BRASIL. *Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968*. Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil). Supl. Brasília, 22 de janeiro de 1968, ret. 26 de janeiro de 1968.
- BRASIL. *Portaria nº 330, de 7 de julho de 1992, do Ministro de Estado da Justiça*. Determina a publicação do Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil), Brasília, p. 8959, 13 de julho de 1992. Seção 1.
- BRASIL. *Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990*. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente, e dá outras providências. Diário Oficial (da República Federativa do Brasil), Brasília, 16 de julho de 1990.
- COMANDO DE POLICIAMENTO RODOVIÁRIO. *Guia de Orientação 95/96*. 1. ed. São Paulo: Indax Advertising Comunicação Ltda., 1994.
- . *Manual de Instruções e Normas de Procedimentos para o Policiamento Rodoviário*. São Paulo: Departamento de Estrada de Rodagem - D.E.R, 1993.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. *Segurança de trânsito: direção defensiva*. Brasília: DENATRAN, 1984.
- MODERNELL, Renato. *Cinco Mil Anos de Loucura no Trânsito*. 4 Rodas. São Paulo: 1989.
- MARCONI, Marina de Andrade & PRESOTTO, Zélia Maria Neves. *Antropologia: uma introdução*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1986.
- NOGUEIRA, Paulo Lúcio. *Delitos do automóvel*. 5. ed. revista, atualizada e ampliada. São Paulo: Saraiva, 1988.
- OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.
- OLIVEIRA, Juarez de. *Trânsito - Jurisprudência*. Série Legislação Brasileira. Organização dos textos, notas remissivas e índices por Juarez de Oliveira. 7. ed. revista e ampliada. São Paulo: Saraiva, 1991.
- PEREIRA, Arnaldo Luís Santos. *A engenharia de tráfego: conceituação e histórico*. Salvador: CET/GEIPOT, 1980.
-



PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. *Código Nacional de Trânsito Comentado*. São Paulo: Saraiva, 1967.

RABINOVICH, Salomão. Trânsito aguarda revolução cultural. *Metrô News*, São Paulo, 19 mar. 1992. Geral. p. 4.

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